S 19/104.

ЗАЯВЛЕНІЯ И ХОДАТАЙСТВА

ПРЕДСТАВЛЕННЫЯ

ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОММИССІИ

ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ

ОБЩЕСТВЕННЫХЪ И СОСЛОВНЫХЪ УЧРЕЖДЕНІЙ,

А ТАКЖЕ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМИ И ТОВАРОПОЛУЧАТЕЛЯМИ

относительно неудовлетворительности существующихъ порядковъ грузоваго и пассажирскаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ юго-восточнаго района.

МОСКВА. 1880 г.

Типографія И. И. Родзевича. Петровка, д. Кредитнаго Общества.

S 19/104
801-16
2517

ЗАЯВЛЕНІЯ И ХОДАТАЙСТВА

ПРЕДСТАВЛЕННЫЯ

ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОММИССІИ

ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ

общественныхъ и сословныхъ учрежденій, а также грузоотправителями и товарополучателями

ОТНОСИТЕЛЬНО НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОСТИ СУЩЕСТВУЮЩИХЪ ПОРЯДКОВЪ ГРУЗОВАГО И ПАССАЖИРСКАГО ДВИЖЕНІЯ

ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ

ЮГО-ВОСТОЧНАГО РАЙОНА.

БИБЛИОТЕКА

МОСКВА. 1880.

Типографія И. И. Родзевича, Петровка, д. Городск. Кред. Общества.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района.

82249-D

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Печатая въ настоящее время далеко не всѣ полученныя подкоммиссіею заявленія отъ частныхъ лицъ, правительственныхъ и общественныхъ учрежденій, она считаетъ своею обязанностью оговориться, что, въ виду того, что потребности торговли и промышленности, предъявленныя къ желѣзнымъ дорогамъ, почти вездѣ одинаковы и что поэтому очень многія заявленія тождественны по своему содержанію, подкоммиссія, располагая ограниченными средствами, ассигнованными на ея расходы, принуждена была ограничиться напечатаніемъ только нѣкоторыхъ, болѣе или менѣе почему-либо выдающихся, заявленій и ходатайствъ, ей представленныхъ, опустивъ въ настоящей книгѣ также всѣ заявленія, относящіяся до проведенія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, до потребностей почтоваго и военнаго вѣдомствъ, какъ имѣющія спеціальный характеръ. Но при этомъ подкоммиссія заявляетъ, что *всѣ безъ исключенія* заявленія, прошенія, записки, письма и отношенія, полученныя ею отъ лицъ и вѣдомствъ, будутъ представлены высшей коммиссіи, высочайше учрежденной для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Э. Т. Баранова.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района.

92249-0

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Печатая въ настоящее время далеко не всѣ полученныя подкоммиссіею заявленія отъ частныхъ лицъ, правительственныхъ и общественныхъ учрежденій, она считаетъ своею обязанностью оговориться, что, въ виду того, что потребности торговли и промышленности, предъявленныя къ желѣзнымъ дорогамъ, почти вездѣ одинаковы и что поэтому очень многія заявленія тождественны по своему содержанію, подкоммиссія, располагая ограниченными средствами, ассигнованными на ея расходы, принуждена была ограничиться напечатаніемъ только нѣкоторыхъ, болѣе или менѣе почему-либо выдающихся, заявленій и ходатайствъ, ей представленныхъ, опустивъ въ настоящей книгѣ также всѣ заявленія, относящіяся до проведенія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, до потребностей почтоваго и военнаго вѣдомствъ, какъ имѣющія спеціальный характеръ. Но при этомъ подкоммиссія заявляетъ, что *всѣ безъ исключенія* заявленія, прошенія, записки, письма и отношенія, полученныя ею отъ лицъ и вѣдомствъ, будутъ представлены высшей коммиссіи, высочайше учрежденной для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Э. Т. Баранова.

ЗАЯВЛЕНІЯ И ХОДАТАЙСТВА,

ПРЕДСТАВЛЕННЫЯ

ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОММИССІИ.

I. ПО МОСКОВСКО-РЯЗАНСКОЙ ЖЕЛѢЗН. ДОРОГѢ.

№ 1.

Бронницкой уѣздной земской управы.

Правленіе общества московско-рязанской желѣзной дороги, при открытіи бронницкой станціи, установило за провозъ товаровъ и пассажировъ до ст. бронницкой и конобѣевской тарифъ въ увеличенномъ размѣрѣ, а именно: плата за провозъ товаровъ и пассажировъ до ст. бронницкой и конобѣевской взимается не по числу пройденныхъ верстъ, а за разстояніе до станціи, съ одной стороны, фаустовской и воскресенской, а съ другой стороны—до ст. фаустовской и раменской. Хотя уѣздная управа, вслѣдствіе постановленія бронницкаго уѣзднаго земскаго собранія, и ходатайствовала въ 1872 г. въ правленіи общества московско-рязанской желѣзной дороги объ установленіи поверстной платы за провозъ товаровъ и пассажировъ до ст. бронницкой и конобѣевской, но правленіе ходатайства управы не уважило, мотивируя отказъ свой тѣмъ, во-первыхъ, что станція бронницкая открыта будто бы по ходатайству города и земской управы, которою въ то время были приняты всѣ обстоятельства, сопровождавшія это открытіе, а въ томъ числѣ и тарифъ, установленный за провозъ товаровъ и пассажировъ, и, вовторыхъ, что съ открытіемъ станцій бронницкой и конобѣевской приливъ товаровъ и пассажировъ на ст. Фаустово и Раменское значительно уменьшился и что товарное и пассажирское движеніе ст. бронницкой не въ состояніи покрыть расхода по ремонту, содержанію служащихъ и проч.

Имѣя въ виду, съ одной стороны, что земская управа въ ходатайствѣ по открытію бронницкой ст. участія не принимала, а по-

тому установленнаго тарифа за проѣздъ въ виду не имѣла, и, съ другой стороны, что товарное и пассажирское движеніе на ст. бронницкой и конобѣевской съ 1872 г. развилось весьма значительно, земская управа, въ видахъ поощренія мѣстной торговли и промышленности, доставляющихъ обществу московско-рязанской желѣзной дороги не маловажный доходъ, имѣетъ честь покорнѣйше просить подкоммиссію юго-восточнаго района не оставить безъ вниманія настоящее ходатайство земства относительно установленія поверстной платы съ товаровъ и пассажировъ до ст. бронницкой и конобѣевской московско-рязанской желѣзной дороги и о послѣдующемъ не оставить уѣздную управу увѣдомленіемъ.

№ 2.

Отправителей со станціи Хорлово московско-рязанской желѣзной дороги.

Въ коломенскомъ и бронницкомъ уѣздахъ, московской губерніи, мы имѣемъ ткацкія фабрики и ведемъ торговлю мануфактурными и иными товарами, причемъ получаемъ послѣдніе изъ Москвы, куда доставляемъ и наши фабрикаты. До постройки московско-рязанской желѣзной дороги, всѣ наши сообщенія съ московскимъ рынкомъ производились гужевымъ способомъ, а затѣмъ, съ устройствомъ рельсоваго пути, мы пользовались воскресенской станціей московско-рязанской желѣзной дороги. Въ 1869 г. правленіе этой дороги построило вѣтвь отъ воскресенской станціи до г. Егорьевска, протяженіемъ въ 22 версты, съ постройкою станціи Хорлово на 8-й верстѣ отъ станціи воскресенской, причемъ земля для постройки послѣдней, также какъ и для части пути, была уступлена обществу гг. братьями Демиными безвозмездно.

Между тѣмъ сначала открытія ст. Хорлово и до сихъ поръ общество взыскиваетъ за провозъ по вѣтви товаровъ не за 8-ми верстное разстояніе, каковое грузы дѣйствительно пробѣгаютъ отъ воскресенской до хорловской станціи, но за всю вѣтвь до Егорьевска, т. е. за 14 верстъ лишнихъ, что ложится тяжелымъ бременемъ на всѣ провозимые по вѣтви нами товары въ количествѣ 750,000 пудовъ въ годъ.

Представляя изложенное вниманію вашего сіятельства, имѣемъ честь почтительнѣйше просить обратить на это обстоятельство ваше просвѣщенное вниманіе и не отказать въ содѣйствіи къ тому, чтобы, при провозѣ товаровъ по вѣтвямъ желѣзныхъ дорогъ не на всемъ протяженіи, провозная плата взыскивалась управленіями дорогъ лишь за то разстояніе, которое грузы дѣйствительно пробѣгаютъ рельсовымъ путемъ.

Подписано пятью мѣстными фабрикантами и отправителями.

№ 3.

Егорьевскаго городскаго головы.

Вслѣдствіе отношенія подкоммиссіи дорогъ юго-восточнаго района, отъ 1-го сего мая за № 296, имѣю честь увѣдомить:

1. Что помѣщенія для пріема товаровъ далеко не соотвѣтствуютъ потребностямъ товаротправителей, потому что товарныхъ конторъ вовсе не существуетъ, а существуетъ только багажная открытая контора въ вокзалѣ, гдѣ помѣщаются пассажиры; кладовыхъ, сараевъ и пакгаузовъ вовсе нѣтъ. Грузовыя платформы не совсѣмъ удобныя, потому что съ боковъ онѣ не защищены ничѣмъ отъ дождя въ лѣтнее и отъ снѣга въ зимнее время, отъ чего при оттепели товаръ повреждается; некрытыя же платформы совершенно негодятся, потому что хотя они сверху и покрываются иногда брезентами, но небрежно и не всегда, а такъ какъ стокъ съ брезентовъ бываетъ на полъ, то, понятно, вода подтекаетъ, какъ напримѣръ подъ хлѣбные и другіе товары, портящіеся отъ подмочки; означенныя платформы могутъ быть терпимы развѣ только для твердыхъ товаровъ, какъ-то: камня, желѣза и другихъ, которые отъ воды не портятся.

2. Ввозъ груза на станцію съ точностію опредѣлить нельзя, но наглядно до того громаденъ, что, по слухамъ свѣдущихъ лицъ, едва ли найдется по линіи рязанской дороги станція, равняющаяся съ

егорьевскою станціею. При отправленіи товаровъ было много случаевъ отказа, такъ что товароотправители, кромѣ личныхъ просьбъ къ начальнику станціи, обращались съ просьбою телеграммами и въ правленіе дороги объ увеличеніи подвижнаго состава, но всѣ эти просьбы почти-что оставались безъ удовлетворенія. Кромѣ этого, были отказы въ пріемѣ грузовъ и такого рода, что если кто не успѣлъ привезти или получить пропускъ ранѣе 12-ти часовъ, то товаръ не принимается; причиною этому служитъ то, что служителей въ конторѣ мало, число которыхъ необходимо, въ видахъ интереса товароотправителей, увеличить и разрѣшить принимать товаръ до 4-хъ часовъ дня.

3. Выгрузку и нагрузку, въ отношеніи скорости, хотя и нельзя назвать удовлетворительными, но все-таки терпимы, но небрежность выгрузки товаровъ требуетъ самаго строгаго наблюденія, и чтобы охранить товаръ въ цѣлости при теперешнихъ порядкахъ нѣтъ, кажется, возможности, потому что рабочіе большею частію набраны изъ лицъ, извѣстныхъ подъ именемъ „золотой роты"; артельщики почти за этимъ не наблюдаютъ, и когда бываетъ выгрузка или нагрузка товаровъ, то хладнокровно смотрѣть невозможно, какому вреду подвергаются товары: ихъ мечутъ съ плеча какъ попало, отъ чего товарная упаковка лопается, рвутъ крючьями, товаръ отъ этого теряется, такъ что иногда вся платформа бываетъ усыпана хлѣбнымъ товаромъ. Устранить это неудобство, кажется, можно бы такъ, чтобы за порчу товара: какъ-то за разорваніе мѣшковъ и кулей съ хлѣбомъ и прочее, по заявленіи хозяина товара начальнику станціи, дороги выдавали бы безъ особаго ходатайства деньги по настоящей цѣнѣ самому заявителю; деньги эти предоставить сему же начальнику станціи взыскивать съ артельщиковъ или съ лицъ, завѣдующихъ этимъ дѣломъ, и, кромѣ того, за небрежность подвергать вышеозначенныхъ лицъ штрафу.

4. Существуютъ или нѣтъ особыя правила о соблюденіи очередей между товароотправителями—оффиціально мнѣ это не извѣстно, но по распоряженію начальника станціи очередь соблюдается, не говоря о настоящемъ начальникѣ станціи, который соблюдаетъ очередь весьма честно и добросовѣстно. Прежде бывали случаи, что начальникъ станціи произвольно и неправильно дѣлалъ очередь, такъ что приходилось выпрашивать съ униженіемъ, чтобы

начальникъ былъ снисходителенъ и не лишилъ своего расположенія, а иначе долго не дождаться товароотправителю очереди. Распространяться объ этомъ дальше было бы неловко, потому что часто произволъ нѣкоторыхъ начальниковъ станцій безграниченъ; жалобы писать не всякій рѣшится, потому что тогда еще хуже будетъ въ послѣдствіи самому же на томъ основаніи, что жалобы эти большею частью оставались голосомъ вопіющаго въ пустынѣ, а потому въ предотвращеніе произвола начальниковъ станцій необходимо нужно сдѣлать правила оффиціальныя, прибитыя на видномъ мѣстѣ, чтобы каждый могъ видѣть, и, кромѣ того, имѣть книгу для очереди, въ которую должны записываться товароотправители.

5. Срокъ доставки грузовъ совершенно зависитъ отъ произвола правленія дороги; неудобства несвоевременной доставки отражаются на товароотправителяхъ чрезвычайно тяжело, хотя по егорьевской дорогѣ особенно замѣчательныхъ случаевъ и не было, но необходимо изданіе обязательнаго правила для желѣзныхъ дорогъ, чтобы товары доставлялись своевременно, потому что отъ несвоевременнаго доставленія товара происходитъ: во 1-хъ, большой убытокъ отъ перемѣны цѣнъ; во 2-хъ, нѣкоторые товары портятся, и въ 3-хъ, бываютъ случаи доставки товара по обязательствамъ доставить къ извѣстному сроку или къ ярмаркѣ. Все это вмѣстѣ взятое требуетъ самаго строгаго примѣненія и обязательства со стороны желѣзныхъ дорогъ, тѣмъ болѣе, что желѣзныя дороги за лишнее полежалое товара берутъ съ отправителей штрафы, сами же за всѣ свои неправильныя дѣйствія ничемъ не отвѣчаютъ.

6. Случаи покражи товаровъ бываютъ очень нерѣдко; ихъ можно раздѣлить на двѣ категоріи: на мелкую и крупную кражу; мелкія кражи—это тѣ, что вытащатъ изъ кипы пачку бумаги, кусокъ ситцу или другаго товара, точно также и въ хлѣбномъ товарѣ распорятъ мѣшокъ и отсыпятъ нѣсколько фунтовъ и потомъ все это успѣютъ зашить, такъ что часто кражу замѣтишь, когда вскроешь товаръ, и слѣдовательно искать негдѣ; а иногда случается, что кражи тутъ же замѣчаются на станціи, но такъ какъ эти кражи не стоятъ тѣхъ хлопотъ, чтобы вѣдаться съ виновными судебнымъ порядкомъ, то почти всегда онѣ остаются безъ всякаго вниманія, кромѣ лишь того, что сдѣлаютъ объ этомъ заявленіе

начальнику станціи. Крупныя же кражи бываютъ такого рода, какъ и было у меня на харьковской дорогѣ: было отправлено нѣсколько кипъ мануфактурнаго товара въ Харьковъ, изъ нихъ одной не оказалось, о чемъ сдѣлано было заявленіе и составленъ актъ; начальникъ станціи сказалъ, что за это отвѣчаетъ артельщикъ; обращаются къ артельщику съ требованіемъ, чтобы онъ заплатилъ деньги за товаръ по стоимости его, онъ отвѣчаетъ, что не угодно ли вамъ получить по положенію 5 руб. за пудъ, тогда какъ товаръ стоилъ 40 руб. за пудъ, и, наконецъ, соглашается отдать половину, т. е. по 20 руб. за пудъ. На это не согласились, но тогда артельщикъ заявляетъ, что вы и этого не получите. Дѣлать было нечего, сдѣлано объ этомъ оффиціальное заявленіе въ правленіе; по истеченіи нѣкотораго времени, я получилъ пакетъ съ деньгами и съ увѣдомленіемъ отъ правленія, что оно за столько-то пудовъ, именно за шесть пуд., по 5 руб., итого 30 руб. посылаетъ и проситъ о полученіи увѣдомить. Я деньги отослалъ обратно, написалъ, что за товаръ слѣдуетъ столько-то, причемъ послалъ и фактуру, а потому и просилъ, чтобы мнѣ выдали сполна, и лишь послѣ такой переписки и проволочки времени получилъ полное удовлетвореніе. Это самое происшествіе меня и заставляетъ предполагать, что крупныя кражи большею частью бываютъ отъ самихъ артельщиковъ, которымъ иногда и удается заплатить только половину, а то и по 5 руб., такъ какъ не каждый можетъ вести процессъ, а потому на это слѣдуетъ обратить вниманіе и пресѣчь тѣ злоупотребленія, которыя происходятъ отъ такой неопредѣленности.

7. При нашей станціи для скота помѣщеній никакихъ не сдѣлано.

8. Устройство нашей станціи до того неудовлетворительно, что даже и выразить этого словами невозможно; комната II-го класса имѣетъ квадратныхъ 15 аршинъ; вся станція съ III-мъ классомъ величины какихъ-нибудь квадратныхъ 100 аршинъ, въ ней же принимается багажъ и товаръ малой скорости, тѣснота бываетъ такая, что стоять нѣтъ возможности, число пассажировъ бываетъ всегда очень велико, а иногда болѣе тысячи, а потому пассажиръ долженъ выходить наружу и терпѣть холодъ и сырость. Если принять въ соображеніе нашу сырую, дождливую, холодную осень или зимнее холодное время, то представляется такая картина, про которую и вспомнить тяжело. О перестройкѣ этой станціи городская дума ходатайствовала нѣсколько разъ, но на всѣ свои ходатайства не только не получила какого-либо удовлетворенія, но даже не удостоилась получить хоть какой-нибудь отвѣтъ, а потому прошу подкоммиссію обратить на это свое зависящее вниманіе. Кромѣ того, такъ какъ видно изъ книгъ станціи, какое громадное количество бываетъ пассажировъ и товара, то также городская дума просила, чтобы былъ прибавленъ еще другой поѣздъ, который и теперь почти каждый день ходитъ, но только товарный; и на эту просьбу дума также не удостоилась отвѣта, о чемъ имѣю честь покорнѣйше просить подкоммиссію не оставить удовлетворить ходатайство думы.

Въ заключеніе имѣю честь заявить, что, кромѣ предложенныхъ подкоммиссіею вопросовъ, коими почти-что исчерпаны всѣ нужды отправителей, хотя что-либо изъ вышеизложеннаго мною, быть можетъ, окажется лишнимъ, но, желая насколько возможно пользы отечественной производительности, я позволилъ себѣ все это выразить. Изъ книги, присланной въ городскую управу „Труды ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной коммиссіи“, видны чрезвычайно подробныя свѣдѣнія о всѣхъ недостаткахъ желѣзныхъ дорогъ и, между прочимъ, о постройкѣ линій желѣзныхъ дорогъ, которыя выстроены неправильно, такъ, напримѣръ, иныя очень извилисты и прочее; о всемъ остальномъ я, съ своей стороны, не имѣлъ до „Трудовъ коммиссіи“ вѣрнаго понятія, что же касается до извилистыхъ дорогъ, то онѣ и прежде представлялись совершенно неправильными; къ чему дѣлать такія извилины? Имѣя дѣло съ Харьковымъ очень долгое время, когда еще земляныя были дороги, которыя были очень извилисты, потомъ появилась дорога шоссейная, ясно представлялось, что шоссейная дорога будетъ прямѣе, но на дѣлѣ оказалась она извилистѣе, чѣмъ были земляныя, и разстояніе верстное увеличилось; послѣ этого появилась желѣзная дорога, этой ужъ и вовсе слѣдовало бы быть прямѣе, но на дѣлѣ оказалась извилистѣе шоссейной, и разстояніе верстное отъ Москвы до Харькова еще болѣе увеличилось, такъ что невольно приходишь въ удивленіе, что бы это значило, и все-таки ничего не поймешь. Нѣкоторые говорили мнѣ, что извилистая дорога стоитъ дешевле, потому что она идетъ

болѣе по ровнымъ мѣстамъ, и потому не нужно дѣлать выемокъ и насыпей, но этотъ доводъ меня еще болѣе убѣдилъ въ неправильности этого дѣла; мнѣ кажется, что это выгода только одного концессіонера или еще какихъ-либо дѣятелей, что же касается до пользы государственной, то, кромѣ великаго ущерба, ничего быть не можетъ, и это я основываюсь на слѣдующемъ:

1. Если бы была прямая линія, то поверстное разстояніе отъ Харькова до Москвы уменьшилось около 10%.

2. Рельсовъ потребовалось бы также менѣе на 10%.

3. Подвижнаго состава, который почти весь получается изъ заграницы, тоже нужно бы менѣе; станцій и начальниковъ станцій также гораздо менѣе, ремонта каждогодно тоже менѣе и, въ заключеніе, кромѣ того, сколько въ одинъ бы годъ было экономіи, не говоря уже о потери времени отъ отправленія грузовъ, а сколько бы въ Россіи осталось денегъ, не отданныхъ заграницу за лишній подвижной составъ. Это я указываю на одну дорогу, но кажется, кромѣ николаевской и нижегородской, много подобныхъ дорогъ. Чрезъ это, кромѣ того, что мною высказано выше, изъ нѣкоторыхъ мѣстностей становится невозможнымъ доставлять хлѣбъ заграницу, и все это отъ того, что пути удлинены чрезъ извилины. Конечно, какъ говорятъ, что за насыпи и выемки пришлось бы переплатить много лишняго, мнѣ кажется, что если бы даже допустить, что вышло бы и болѣе, вѣдь земляная работа здѣшняя, а потому и деньги, выданныя нашимъ рабочимъ, остались бы всѣ въ Россіи, но за то сколько выгоды было бы, вѣчной выгоды отъ сокращенія путей, которые теперь мало того что обошлись и обходятся дорого, но, вслѣдствіе извилинъ, машины ходить такъ скоро не могутъ, какъ бы слѣдовало, а это тоже вопросъ великой важности.

Изложивъ свое мнѣніе высочайше утвержденной подкоммиссіи на пользу отечества, имѣю честь покорнѣйше просить извинить меня, что я долго замедлилъ сообщеніемъ просимыхъ свѣдѣній, это было по независящимъ отъ меня обстоятельствамъ, при чемъ искренно желаю подкоммиссіи окончить великое государственное дѣло съ полнымъ успѣхомъ на пользу нашего государства.

Городской голова *Н. Бардыгинъ.*

№ 4.

Отъ егорьевскаго городскаго общества.

1879 года, мая 4-го дня, граждане города Егорьевска, приглашенные въ общественное собраніе въ зданіе городской управы, вслѣдствіе отношенія подкоммиссіи дорогъ юго-восточнаго района, отъ 1-го мая за № 308, относительно указанія неудобствъ, существующихъ порядковъ товарнаго и пассажирскаго движенія и вліянія желѣзныхъ дорогъ на общія экономическія условія края, обсудивъ вышеозначенные предметы, находятъ слѣдующее:

1. Вокзалъ при егорьевской станціи до такой степени малъ, что въ немъ не можетъ помѣститься половинная часть пассажировъ, хотя бы всѣ они стояли въ вокзалѣ; поэтому они выходятъ изъ вокзала наружу, крайне претерпѣвая въ зимнее время отъ холода и въ лѣтнее отъ дождей и проч.

2. Привозимые и перевозимые товары оставляются на платформѣ, по неустройству для нихъ нужныхъ помѣщеній съ крышами, почему они постоянно подвергаются значительной порчѣ, и, кромѣ этого, платформа мала и недостаточна, также какъ и вокзалъ, равнымъ образомъ весьма неудобны подъѣзды для выгрузки и нагрузки товаровъ; поэтому вокзалъ необходимо увеличить втрое противъ нынѣшняго и сдѣлать сообразную ему платформу, а для охраненія товаровъ устроить вполнѣ удобное и помѣстительное помѣщеніе во избѣжаніе порчи товаровъ.

3. Нерѣдко случается, что на станціи желѣзной дороги гражданамъ слѣдуетъ получить излишне полученныя на станціи за товары деньги; но для этого объявляется намъ, что для полученія этихъ денегъ слѣдуетъ обратиться съ ходатайствомъ къ начальству, ходатайство же это оказывается въ удовлетвореніи для насъ неудобнымъ, почему мы желаемъ, чтобы начальство правленія желѣзной дороги дозволило начальнику станціи своею властью выдавать гражданамъ деньги, излишне полученныя за товары, безъ особаго на то ходатайства. Такъ какъ служащими на станціи часто рвутся мѣшки и ящики товарные портятся, точно также и бумажно-ткацкіе товары нагружаются очень небрежно, что происходитъ, по на-

шему мнѣнію, отъ невниманія артельщиковъ, то предоставить сему же начальнику станціи право штрафовать артельщиковъ и вообще виновныхъ въ этомъ лицъ и выдавать хозяевамъ слѣдующія за убытки денежныя удовлетворенія. Вышеизложенное необходимо сдѣлать и потому еще, что количество ввоза грузовъ въ г. Егорьевскъ, по нашему мнѣнію, настолько значительно, что едва ли таковое есть и на главной станціи желѣзной дороги, что доказывается тѣмъ, что, кромѣ обыкновенныхъ товарныхъ поѣздовъ, бываютъ еще особые. Ввозъ грузовъ хотя и не можемъ опредѣлить во всей точности, но количество грузовъ можно видѣть изъ книгъ егорьевской станціи.

4. Въ пріемѣ грузовъ бывали отказы, о чемъ, кромѣ словесныхъ заявленій начальнику станціи, были подаваемы требованія телеграммами и въ правленіе общества желѣзной дороги о недостаточности находящихся въ поѣздѣ вагоновъ для помѣщенія товаровъ; кромѣ того, были отказы въ пріемѣ грузовъ даже въ такое время, когда онъ былъ привозимъ послѣ 12 часовъ. Посему мы находимъ необходимымъ ходатайствовать, чтобы товары были принимаемы и отпускаемы до 4 часовъ по-полудни. По значительности же отправленія товаровъ и пассажировъ городское общество хотя и ходатайствовало предъ правленіемъ московско-рязанской желѣзной дороги въ 1878 году объ учрежденіи втораго пассажирскаго поѣзда, въ виду особеннаго стѣсненія и затрудненія въ вагонахъ, но ходатайство это почему-то оставлено до сего времени безъ отвѣта.

5. Товары доставляются по станціи часто несвоевременно и очень нерѣдко таковые пропадаютъ; случается и такъ, что упакованные товарные ящики съ виду находятся цѣлыми, но по вскрытіи ихъ, оказывается, что товаръ не весь въ цѣлости, а часто его нѣтъ. Дѣла по изслѣдованію относительно пропажи и порчи товаровъ оканчиваются очень медленно, почему мы имѣемъ крайнюю необходимость ходатайствовать объ устраненіи всего вышеизложеннаго на будущее время.

6. Для передачи настоящаго заявленія имѣющей пожаловать подкоммиссіи дорогъ юго-восточнаго района, мы, граждане, уполномочиваемъ изъ среды своей слѣдующихъ лицъ: почетнаго гражданина Серапіона Ивановича Князева, Леонтія Агаповича Фролова, Степана Галактіоновича Князева, Іосифа Кондратьевича Князева, Ивана

Андреевича Каширина, Григорія Николаевича Лебедева и Дмитрія Владиміровича Макарова. Обо всемъ изложенномъ мы и составили настоящее постановленіе.

Всѣ изложенныя обстоятельства, заявленныя жителями г. Егорьевска въ настоящемъ постановленіи, члены городской управы, съ своей стороны, находятъ вполнѣ правильными и объ удовлетвореніи таковыхъ признаютъ крайнюю необходимость ходатайствовать предъ кѣмъ слѣдуетъ.

Подписано 38-ю купцами и жителями г. Егорьевска.

№ 5.

Торговцевъ хлѣбнымъ и другими товарами въ городѣ Коломнѣ.

По поводу послѣдовавшаго къ вамъ, милостивый государь, *) отношенія отъ ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ районѣ юго-восточныхъ дорогъ, мы, получивъ отъ васъ сообщенныя подкоммиссіею объявленія объ открытіи дѣйствій оной и вмѣстѣ съ тѣмъ приглашеніе высказать свое мнѣніе о существующихъ неудобствахъ нашего желѣзнодорожнаго движенія или дать практическія указанія относительно мѣръ къ исправленію замѣченныхъ неудобствъ, въ отвѣтъ на это считаемъ долгомъ заявить слѣдующее:

1. Для закупаемаго въ разныхъ отдаленныхъ мѣстностяхъ хлѣбнаго товара, направляемаго въ Москву, С.-Петербургъ и Ревель, существуетъ особый спеціальный тарифъ провозной платы на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, тогда какъ для такого же товара, идущаго изъ тѣхъ же мѣстностей въ другіе губернскіе и уѣздные города, тарифъ установленъ мѣстный поверстный, который значительно возвышенъ противъ спеціальнаго тарифа. Такъ, напримѣръ, за вагонъ съ полнымъ грузомъ раздѣланнаго хлѣбнаго товара въ 600 пуд. по спеціальному тарифу взимается за провозъ отъ г. Ельца до Москвы 75 руб., между тѣмъ за провозъ отъ того же

*) Заявленіе написано на имя городскаго головы.

пункта до Коломны платится за такой же вагонъ 101 руб.; изъ г. Моршанска до Москвы берутъ 70 руб., а до Коломны 69 руб. 50 коп.; изъ Саратова до Москвы до 100 руб. и до Коломны до 140 руб. Такая неравномѣрная провозная плата порождаетъ слѣдующее: а) въ мѣстностяхъ, прилегающихъ къ Коломнѣ, есть много и довольно значительныхъ мельницъ, для которыхъ пшеницы и другаго зерноваго хлѣба закупается до 3.000,000 пуд.; хлѣбъ этотъ, по раздѣлкѣ, направляется въ Москву, а оттуда и далѣе. Хлѣбъ закупается преимущественно въ саратовской губерніи, а въ особенности пшеница, и хотя для того, чтобы хоть какую-нибудь соблюсти выгоду въ доставкѣ, хлѣбные торговцы и прибѣгаютъ къ переправѣ водянымъ путемъ отъ Саратова до Нижняго, а оттуда до Коломны, но это не всегда возможно, да и сопряжено съ нѣкотораго рода неудобствами. Почему мельничное производство въ нашихъ мѣстностяхъ является дѣломъ не совсѣмъ выгоднымъ—потому, что доставка не раздѣланнаго продукта изъ Саратова до Коломны стоитъ до 101 руб., и то только по пониженному тарифу, который понижается на время навигаціи и по особымъ просьбамъ, да по раздѣлкѣ въ муку отправка вагона изъ Коломны до Москвы стоитъ 27 руб., а всего 128 руб., тогда какъ такой же товаръ Москва получаетъ съ платою за провозъ за 98 руб., дешевле на 30 руб.; а при тарифѣ въ 140 руб. Москва получаетъ товаръ дешевле на 69 руб. съ вагона, вслѣдствіе чего только и можно имѣть мельницы или около Москвы, а еще выгоднѣе въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ закупается хлѣбъ, благодаря чему, какъ извѣстно, тамъ это производство и принимаетъ широкіе размѣры, убивая совершенно такое же производство у насъ.

2. Мѣстные торговцы, пріобрѣтая хлѣбный товаръ противу торговцевъ Москвы, Петербурга и Ревеля сравнительно дороже, по случаю возвышенія провозной платы, тѣмъ самымъ лишаются возможности имѣть его въ запасахъ на тотъ предметъ, чтобы, въ случаѣ возвышенія цѣнъ, направлять таковой въ означенные города, или даже и для мѣстнаго употребленія, вслѣдствіе чего торговля у насъ по неволѣ не процвѣтаетъ, а упадаетъ.

3. Мѣстные жители, вслѣдствіе возвышенія мѣстнаго тарифа, получаютъ этотъ жизненный продуктъ за гораздо болѣе дорогую цѣну, чѣмъ бы могли получать при болѣе удешевленномъ спеціальномъ

тарифѣ, а извѣстно, что бѣднаго класса противу состоятельнаго несравненно болѣе, слѣдовательно это касается и народнаго благосостоянія. Вотъ по всѣмъ этимъ даннымъ, въ видахъ развитія повсемѣстно торговли и народнаго благосостоянія, желательно бы было уравненіе тарифа провозной платы для всѣхъ мѣстностей поверстно.

При отправленіи товаровъ, весьма часто на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ взимаютъ провозную плату въ излишнемъ количествѣ противу тарифа, каковой излишекъ хотя и возвращается, но только въ такомъ случаѣ, когда отъ хозяевъ, отправителей и получателей, поступятъ о томъ письменныя заявленія въ установленный срокъ и съ соблюденіемъ всѣхъ формальностей, какія требуются при этомъ со стороны правленій дорогъ, и при томъ возвратъ излишковъ производится при значительной медленности, доходящей до нѣсколькихъ мѣсяцевъ, кромѣ того иногда возращается переборъ не въ полномъ количествѣ. Коммерческому человѣку хожденіе по подобнымъ дѣламъ бываетъ весьма обременительно, и онъ по неволѣ остается довольнымъ возвратомъ перебора съ него въ уменьшенномъ количествѣ, давая отъ себя правленію подписку въ томъ, что удовлетвореніе получилъ вполнѣ и болѣе претензій предъявлять не будетъ. Многіе же отправители или получатели, въ особенности изъ жителей уѣзда или пріѣзжающіе, хотя и знаютъ, что съ нихъ взята переплата противу тарифа, но, не имѣя возможности имѣть хожденіе за полученіемъ излишка, возвращенія котораго приходится ожидать нѣсколько мѣсяцевъ, вовсе отказываются отъ своихъ претензій и не дѣлаютъ никакихъ заявленій объ этомъ, вслѣдствіе чего желѣзныя дороги получаютъ значительную пользу, а отправители и получатели терпятъ совершенно напрасные убытки. Устраненіе вышеизложеннаго было бы весьма желательно, тѣмъ болѣе, что, по нашему мнѣнію, это сдѣлать весьма легко и удобно, а именно: окончательный правильный разсчетъ въ провозной платѣ дѣлать не на станціяхъ отправленія, а на станціяхъ полученія товаровъ, не обращая вниманія на сумму, показанную въ квитанціи, правильно или нѣтъ таковая высчитана, какъ это уже дѣлается на с.-петербургской станціи николаевской желѣзной дороги, а если и при такомъ порядкѣ будутъ случаи перебора — упростить самый процессъ возвращенія переборовъ,

предоставивъ право возврата дѣлать на мѣстахъ полученія товаровъ.

На станціи „Ново-Коломна“ товарная платформа вымощена камнемъ на пескѣ, вслѣдствіе чего во время ненастной погоды товаръ выгружается почти въ грязь, отъ чего товаръ подвергается значительной порчѣ, а разсыпанный, по небрежному обращенію рабочихъ, смѣшивается съ грязью, дѣлаясь негоднымъ къ употребленію. По этому, въ устраненіе подобной порчи, слѣдовало бы товарную платформу сдѣлать деревянную, плотно намощенную досками, какая существовала прежде.

На этой же станціи нѣтъ достаточнаго количества брезентовъ, необходимыхъ для покрытія товаровъ, въ особенности хлѣбныхъ, вслѣдствіе чего товаръ расклевывается птицею и разсыпается на полъ, что причиняетъ довольно чувствительный убытокъ. Устранить это, конечно, возможно снабженіемъ станціи брезентами въ достаточномъ количествѣ.

Нерѣдко выдаваемыя товароотправителямъ въ полученіи товаровъ квитанціи по какимъ-нибудь причинамъ затериваются, вслѣдствіе чего получатель лишается возможности получить свой товаръ въ теченіи десяти дней со дня прихода товара и уже, по истеченіи этого срока, получаетъ товаръ, а иногда бываетъ и такъ, что товаръ уже пришелъ и лежитъ на станціи, но получатель сего не знаетъ, не имѣя въ рукахъ квитанціи, и въ обоихъ такихъ случаяхъ обязываются заплатить дорогѣ за полежалое 15 руб. и болѣе съ вагона. Чрезъ это собственно наносится торговцамъ весьма чувствительный вредъ въ торговлѣ, какъ напримѣръ при обязательствахъ поставки товаровъ въ срокъ, въ особенности же ущербъ можетъ быть весьма ощутительный при задержаніи рыбнаго и тому подобнаго товара, который, пролежа столько времени на воздухѣ, подвергается совершенной порчѣ до негодности къ употребленію. Устраненіе затрудненій выдачи товаровъ весьма необходимо, чего достигнуть можно тѣмъ, чтобы о каждомъ пришедшемъ товарѣ вывѣшивались объявленія на видныхъ мѣстахъ на товарной платформѣ, и потомъ, если получатели хотя и не представятъ на оный квитанцій, то все-таки извѣстнымъ лицамъ выдавать товаръ подъ росписки, а гдѣ въ личности можетъ встрѣтиться сомнѣніе, то требовать отъ получателей удостовѣреніе полиціи о самолично-

сти ихъ, чѣмъ получатели товаровъ будутъ избавлены отъ платежа штрафовъ за полежалое

При полученіи на мѣстахъ товаровъ нерѣдко бываютъ такіе случаи, что вмѣсто отправленныхъ въ мѣстѣ закупки полномѣрныхъ и полновѣсныхъ мѣстъ оказывается невѣрность, отъ чего товароотправители или получатели терпятъ убытокъ, и хотя они и дѣлаютъ заявленія объ удовлетвореніи ихъ за недостатокъ товара, но это дѣлается уже только въ такихъ случаяхъ, когда недостатокъ бываетъ довольно ощутительный; если же убытки отъ этого простираются не болѣе пяти или десяти рублей на вагонъ, то большею частію подобныхъ заявленій не дѣлается, потому что удовлетворенія приходится ждать по нѣскольку мѣсяцевъ, а еще и потому, что желѣзная дорога за перевѣску товара, если онъ окажется вѣрнымъ, беретъ по 6 руб. съ вагона, даже и въ томъ случаѣ, если перевѣсъ сдѣланъ не рабочими желѣзной дороги, а самимъ получателемъ. Желательно бы было избавиться отъ подобныхъ совершенно напрасныхъ убытковъ, чего, намъ кажется, можно достигнуть тѣмъ, чтобы желѣзныя дороги обязаны были, по требованію лицъ, имѣющихъ сомнѣніе въ полнотѣ доставленнаго количества товара, сдавать таковой получателямъ съ вѣса, на томъ простомъ основаніи, что коль скоро сама дорога принимаетъ съ вѣса, то также и должна сдать, а уже въ этомъ случаѣ принимать и на себя расходъ за перевѣсъ, не обременяя за это платою получателя товара. А для того, чтобы въ такихъ случаяхъ, а равно и въ другихъ встрѣчаемыя затрудненія съ той и съ другой стороны устранялись болѣе справедливо, желательно бы было дозволить торговцамъ имѣть своего уполномоченнаго, который бы въ огражденіе ихъ интересовъ имѣлъ право, совмѣстно съ уполномоченнымъ лицомъ отъ дороги, составлять въ подобныхъ случаяхъ акты и вообще принимать мѣры къ огражденію ихъ отъ неправильныхъ убытковъ.

Товаръ большой скорости принимается изъ Коломны до Москвы только съ однимъ пассажирскимъ поѣздомъ, отходящимъ изъ Коломны утромъ въ 7 часовъ; между тѣмъ не всегда является возможность доставить къ этому времени товаръ на платформу, и таковой долженъ оставаться не отправленнымъ до другаго дня, а требованія иногда бываютъ весьма экстренныя, то необходимо бы

было дозволить товары большой скорости отправлять при всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ.

Пассажировъ, ѣдущихъ изъ Коломны въ Москву въ почтовомъ поѣздѣ, въ вагоны третьяго класса не сажаютъ, да весьма часто не бываетъ мѣстъ и въ вагонахъ втораго класса, между тѣмъ съ другихъ станцій на этомъ же поѣздѣ даютъ вагоны третьяго класса. Желательно бы было и коломенскимъ пассажирамъ давать въ этомъ поѣздѣ, наравнѣ съ прочими, вагоны третьяго класса.

Во время разлива рѣкъ сообщеніе города съ уѣздомъ почти прекращается, и хотя есть одинъ только возможный проходъ по желѣзной дорогѣ чрезъ желѣзнодорожный мостъ, но хожденіе по немъ воспрещается, то хорошо бы было, по примѣру другихъ мѣстностей, устроить на третьей верстѣ отъ Коломны по направленію къ Москвѣ хотя небольшую платформу для лицъ, желающихъ быть въ Коломнѣ съ опредѣленіемъ за провозъ платы до 10 копѣекъ.

Заявленіе подписано 12 мѣстными купцами и товароотправителями.

№ 6.

Зарайской уѣздной земской управы.

1879 года, апрѣля 25 дня, зарайская земская управа, вслѣдствіе отношенія высочайше утвержденной подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района, отъ 23 апрѣля сего года за № 37, пригласила лицъ, имѣющихъ дѣла съ означенными дорогами въ качествѣ товароотправителей и пассажировъ, по содержанію означеннаго отношенія и присланныхъ при немъ объявленій, сообщить свѣдѣнія и замѣчанія о неудобствахъ и неудовлетворительномъ состояніи желѣзныхъ дорогъ по товарному и пассажирскому движеніямъ. Изъ данныхъ ими словесныхъ и письменныхъ заявленій оказывается, что желѣзнодорожныя неудобства заключается въ слѣдующемъ:

1. По пассажирскому движенію.

1. По луховическо-зарайской вѣтви московско рязанской желѣзной дороги проѣзжаютъ жители, кромѣ Зарайска, изъ смежныхъ уѣздовъ: михайловскаго, веневскаго и каширскаго; между тѣмъ вокзалъ въ Зарайскѣ такъ малъ и тѣсенъ, что не можетъ вмѣщать всѣхъ пассажировъ; отъ этого происходитъ большая давка и затрудненіе въ полученіи билетовъ; въ особенности въ зимнее время и въ ненастную погоду, когда всякій старается укрыться отъ холода и дождя, почти невозможно войти въ вокзалъ и невольно приходится стоять на открытой платформѣ и дожидаться, пока разрѣшатъ садиться въ вагоны и народъ станетъ выходить изъ вокзала.

2. Платформа при немъ очень низка и представляетъ большое неудобство при входѣ въ вагоны, а въ особенности при входѣ легко оступиться и сломать ногу, слѣдовало бы поднять ее вровень съ дверцами вагоновъ.

3. Пассажирскіе вагоны старой конструкціи съ дверцами по бокамъ и сидѣніемъ вдоль, большинство отъ долгой службы имѣютъ въ полахъ щели, отчего зимой зябнутъ ноги; давно бы пора замѣнить ихъ вагонами новаго устройства съ проходными дверями и лавками для сидѣнья поперекъ.

4. Устроенная въ Луховицахъ особая для зарайскаго поѣзда открытая платформа представляетъ крайнее неудобство для пассажировъ, особливо въ ненастную погоду, такъ какъ довольно далеко отстоитъ отъ вокзала; поэтому желательно было бы ее уничтожить съ тѣмъ, чтобы поѣздъ подходилъ къ самому вокзалу, такъ было прежде и, кажется, не встрѣчалось затрудненія въ движеніи по линіи Москва-Рязань.

5. Большое неудобство встрѣчаютъ пассажиры въ Луховицахъ, дожидаясь поѣзда изъ Рязани въ Москву слишкомъ два часа; во избѣжаніе этого, желательно было бы установить изъ Зарайска два поѣзда: утромъ и вечеромъ, такъ чтобы не приходилось долго оставаться на станціи Луховицы. Если же къ осуществленію этого встрѣтятся особенныя затрудненія (чего едва ли можно ожидать), то назначить время отхода поѣзда изъ Зарайска вмѣсто 3 часовъ

20 минутъ дня, въ 5 часовъ 30 минутъ по-полудни; тогда ѣдущіе въ Рязань будутъ отправляться съ московскимъ почтовымъ поѣздомъ, а въ Москву съ тѣмъ же, отходящимъ изъ Рязани въ 5 часовъ по-полудни.

6. Нерѣдко случается, что пассажирскіе поѣзда не только на маленькихъ, но и на большихъ станціяхъ, какъ напримѣръ, Коломна и Фаустово, останавливаются такъ, что много вагоновъ не подходитъ къ самой платформѣ, а тогда очень трудно входить и выходить изъ нихъ; для этого необходимо удлиннить платформу, или, по крайней мѣрѣ, устроить переносныя скамейки для выхода пассажировъ.

7. Багажный вагонъ зарайскаго поѣзда останавливается въ Зарайскѣ далеко отъ вокзала, и за полученіемъ багажа пассажиры должны сами ходить къ самому вагону, изъ котораго онъ просто выбрасывается безъ всякой осторожности на открытую платформу; слѣдуетъ обязать дорогу выдавать багажъ въ самомъ вокзалѣ.

8. Продажа билетовъ на главныхъ станціяхъ большею частью начинается поздно, не соображаясь съ числомъ пассажировъ, отъ этого бываетъ большая суматоха, а многіе не успѣваютъ до закрытія кассы получить билеты, сдать багажъ и попасть въ поѣздъ.

2. По товарному движенію.

А) О перевозкѣ скота.

1. Перевозимый по желѣзнымъ дорогамъ скотъ помѣщается по 8 головъ въ вагонѣ, которые безъ оконъ, отчего заражается воздухъ и задыхается скотъ.

2. Во время движенія поѣзда не наблюдаютъ кондуктора за онымъ, а машинисты при отходѣ поѣздовъ со станціи и во время пути дѣлаютъ сильные порывы вагоновъ и толчки, отчего скотъ легко можетъ сбить рога и вывихнуть или сломать ногу.

3. На станціяхъ желѣзной дороги бываютъ большія остановки, въ особенности на передаточныхъ пунктахъ, въ Грязяхъ, Козловѣ и Рязани задерживаютъ до 20 часовъ, и, кромѣ того, для измученнаго и изнуреннаго въ долгомъ пути скота въ жаркіе дни лѣтомъ не имѣется водопоя на станціяхъ Москва и С.-Петербургъ.

4. По прибытіи же на мѣсто своего назначенія, нерѣдко скотъ не выпускается изъ вагоновъ отъ 5 до 10 часовъ; чрезъ такія задержки скота отправители терпятъ большіе убытки.

5. Отправителямъ скота вмѣнено въ обязанность имѣть на 4 или 5 вагоновъ проводника, но особаго помѣщенія для нихъ нѣтъ, а находятся они на тормазахъ вагоновъ, безъ крышъ и защиты отъ холода зимой и дождя въ ненастную погоду, послѣдствіемъ чего бываетъ заболѣваніе и даже смертельные случаи; при этомъ плату съ проводниковъ слѣдовало бы уменьшить.

6. На станціяхъ во время остановки поѣзда не подаются вагоны къ платформамъ, а проводникамъ неудобно осматривать скотъ, не случилось ли въ пути какого-либо несчастія.

Б) О перевозкѣ хлѣба и взиманіи тарифа.

1. На станціи Зарайскъ платформа для склада хлѣба и разнаго товара настолько мала, что едва можетъ помѣститься на ней до 25 вагоновъ нагрузки, тогда какъ привозится товара на 150 вагоновъ, и такимъ образомъ неумѣстившійся на платформѣ товаръ кладется около нея на землю, оставаясь не покрытымъ брезентами и во время дождя; отъ этого мука, рожь, солодъ и проч. предается гніенію, затхлости и гари, а товароотправители несутъ убытки.

2. За перевозку овса, ржи и ржаной муки берется плата 21 1/2 к. съ пуда, а съ пшеницы и ржанаго солода 26 1/2 коп. до С.-Петербурга, на прочихъ же дорогахъ плата взимается одинаковая со всякаго хлѣба.

3. Въ пріемѣ денегъ за отправленіе груза прежде выдавались установленныя желѣзнодорожныя квитанціи, нынѣ же выдаются какіе-то обрѣзки, по которымъ, въ случаѣ перебора денегъ и представленія въ правленіе дороги съ просьбой о возвратѣ оныхъ, правленіе отказываетъ, требуя разсчетные листы, которыхъ на станціяхъ не выдаютъ.

4. Случается, что за отправку товара берутъ денегъ болѣе, чѣмъ слѣдуетъ по установленному тарифу, и не возвращаютъ излишне взысканныхъ денегъ; слѣдуетъ обязать желѣзнодорожное начальство дѣлать правильный разсчетъ причитающимся за отправку гру-

за деньгамъ, а не ограничиваться примѣрнымъ вычисленіемъ въ ущербъ товароотправителей.

Заявленіе подписано 32 мѣстными отправителями и жителями г. Зарайска.

№ 7.

Зарайской городской управы.

Вслѣдствіе отношенія подкоммиссіи, отъ 25 марта за № 58, городская управа имѣетъ честь увѣдомить, что, останавливаясь прежде всего на зарайско-луховической вѣтви московско-рязанской желѣзной дороги, какъ имѣющей прямое отношеніе къ Зарайску, и соображаясь съ тѣми жалобами, которыя приходится слышать отъ лицъ, имѣющихъ съ дорогою дѣла, управа считаетъ необходимымъ сообщить слѣдующее:

1. Вокзалы на зарайской и луховической станціяхъ чрезвычайно малы, и вслѣдствіе этого въ осеннее и зимнее время, въ особенности когда много пассажировъ, тѣснота, давка и духота бываетъ страшная.

2. Платформа при зарайскомъ вокзалѣ для склада хлѣба очень мала, и часто хлѣбъ, привезенный для отправки, по необходимости складывается прямо на землю, на снѣгъ, подмачивается и гніетъ.

3. На зарайской вѣтви имѣется пассажирскихъ вагоновъ небольшое количество, и когда пассажировъ бываетъ много, то они загоняются въ товарные и скотскіе вагоны и такимъ образомъ везутся до Луховицъ.

4. Въ Луховицахъ поѣздъ изъ Зарайска останавливается въ очень дальнемъ разстояніи отъ вокзала, и пассажирамъ приходится въ дождь и непогоду съ багажемъ въ рукахъ идти къ вокзалу по совершенно открытой платформѣ, въ особенности это неудобство ощутительно для пассажировъ больныхъ и съ маленькими дѣтьми.

5. Пассажирамъ, ѣдущимъ изъ Москвы въ Зарайскъ и изъ Зарайска въ Москву, приходится ждать въ Луховицахъ 2½ и 3 часа вслѣдствіе разности во времени, назначенномъ для прихода и отхода поѣздовъ, что, при тѣснотѣ вокзала, представляетъ страшныя неудобства.

6. Багажъ изъ вагоновъ, въ Зарайскѣ при выгрузкѣ и въ Луховицахъ при перегрузкѣ, выбрасывается на открытую платформу, и часто происходитъ порча багажа отъ подмочки вслѣдствіе сырой и дождливой погоды, а также и отъ неосторожнаго обращенія при выгрузкѣ.

7. Нерѣдко происходитъ воровство изъ багажа и товара такимъ образомъ, что въ ящикахъ и тюкахъ оказываются проломанными и прорванными оболочки и содержащееся въ нихъ выбрано.

8. Вагоны на зарайской вѣтви для пассажировъ остаются до настоящаго времени съ боковыми выходами, что можетъ вести къ весьма печальнымъ случаямъ: пассажиры, забываясь, иногда прислоняются къ такимъ дверямъ, и когда кондуктора во время хода поѣзда отворяютъ вдругъ двери для входа, то пассажиры могутъ падать и убиваться.

9. Мостъ чрезъ рѣку Осетрикъ было бы желательно подвергнуть тщательному освидѣтельствованію, такъ какъ стѣны устоевъ этого моста около 20 арш. высоты клались въ осеннее сырое время изъ неплотнаго камня, имѣющаго свойство втягивать въ себя сырость и отъ этого, при наступленіи морозовъ, растрескиваться; въ средину стѣнъ былъ насыпанъ песокъ, отчего въ первое же время стѣны расперло и прямыя линіи боковыхъ стѣнъ сдѣлались полукруглыми, теперь сквозь устои пропущены желѣзныя связи, но это едва ли можетъ служить полнымъ обезпеченіемъ безопасности этого моста.

Обращаясь затѣмъ къ жалобамъ на желѣзныя дороги вообще, управа прежде всего считаетъ необходимымъ остановиться на подсудности исковъ, предъявляемыхъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Подсудность исковъ противъ желѣзныхъ дорогъ опредѣляется мѣстомъ нахожденія правленія той или другой дороги. Не для всякаго, чьи гражданскіе интересы нарушены, представляется возможность искать удовлетворенія чрезъ судъ вслѣдствіе такихъ правилъ о подсудности. Бываетъ, что правленія желѣзныхъ дорогъ находятся въ тысячи верстахъ отъ разныхъ пунктовъ дороги, и само собою разумѣется, что рѣдкій изъ потерпѣвшихъ вредъ или убытки отъ дѣйствія администраціи желѣзныхъ дорогъ поѣдетъ жаловаться за

тысячу верстъ, тѣмъ болѣе въ тѣхъ случаяхъ, когда убытки незначительны. Въ этихъ видахъ было бы желательно, чтобы желѣзныя дороги по искамъ за вредъ и убытки были подчинены отвѣтственности судамъ по мѣсту совершенія и исполненія ими договоровъ, то-есть по мѣсту пріема и выдачи груза и по мѣсту посадки и высадки пассажировъ, такъ какъ всякій пріемъ грузовъ и пассажировъ для перевозки до извѣстнаго мѣста и за извѣстную плату должно признавать договоромъ. Это, по мнѣнію управы, было бы одною изъ лучшихъ мѣръ къ понужденію желѣзныхъ дорогъ внимательнѣе и добросовѣстнѣе относиться къ интересамъ лицъ, имѣющихъ съ ними дѣло.

Затѣмъ изъ жалобъ, слышащихся на желѣзныя дороги вообще, можно указать на слѣдующее: 1) При перевозкѣ скота, для прислуги и проводниковъ при скотѣ не дается мѣста въ вагонѣ, хотя деньги за перевозку и берутся какъ за мѣсто въ 3-мъ классѣ, и они должны, по необходимости, во время перевозки часто по нѣсколько сутокъ находиться на тормазахъ и вслѣдствіе этого, особенно въ зимнее время, здоровье и жизнь проводниковъ подвергаются опасности отъ простуды. 2) Часто случаются переборы въ количествѣ платы, слѣдующей за перевозку грузовъ, между тѣмъ удовлетворенія по открывающимся переборамъ или вовсе не получается отправителями, или оно получается только послѣ весьма долгаго времени и всевозможныхъ жалобъ. 3) Въ Москвѣ, при отправкѣ товара по московско-рязанской желѣзной дорогѣ, на товарной станціи пріемъ производится чрезвычайно медленно и задержки въ пріемѣ бываютъ по нѣсколько часовъ и при томъ часто безъ всякой необходимости. 4) На станціи „Грязи" всѣ поѣзда со скотомъ держатся сутки и болѣе безъ всякой надобности. 5) Со всѣхъ отправителей масла и другихъ жидкостей берутся желѣзными дорогами росписки, что они не будутъ предъявлять никакихъ претензій къ дорогѣ, если масло или другая жидкость будетъ утрачена, безъ чего такихъ грузовъ не принимаютъ; между тѣмъ случается, что совершенно крѣпкая посуда, по прибытіи на станцію назначенія, оказывается разбитою и пустою.

№ 8.

Предсѣдателя съѣзда мировыхъ судей зарайскаго округа.

Вслѣдствіе отношенія подкоммиссіи, отъ 25 марта сего 1879 г. за № 103, съѣздъ мировыхъ судей имѣетъ честь увѣдомить, что, по мнѣнію съѣзда, слѣдовало бы: во 1) иски о вознагражденіи за вредъ и убытки, причиненные дѣяніями или упущеніями желѣзнодорожныхъ агентовъ, предъявлять суду не по мѣсту состоянія управленія желѣзной дороги, отстоящаго по большей части въ дальнемъ разстояніи отъ той станціи, на которой или близъ которой понесены или обнаружены тѣ убытки, а по мѣсту нахожденія оной станціи, какъ дающему болѣе возможности къ достиженію скораго правосудія; 2) въ отмѣну опредѣленнаго правилами желѣзной дороги для предъявленія таковыхъ исковъ кратковременнаго срока, установить общій десятилѣтній срокъ; 3) удовлетворять убытки за утрату вещей на желѣзной дорогѣ, согласно 683 и 684 ст. X. т. 1 ч. изд. 1857 г., по стоимости пропавшихъ вещей, а не по тарифу попудною платою, и 4) обратить особенное вниманіе на желѣзнодорожную прислугу и замѣщать на должность стрѣлочниковъ и будочниковъ людей достойныхъ, способныхъ къ исполненію возложенныхъ на нихъ обязанностей и совершенно свободныхъ отъ другихъ занятій, и притомъ съ такимъ матеріальнымъ вознагражденіемъ, которое бы вполнѣ обезпечивало насущное ихъ существованіе, такъ чтобы они могли безотлучно находиться на своемъ посту и ограждать поѣзда отъ несчастныхъ случаевъ, которые, какъ извѣстно, весьма нерѣдко происходили отъ недостаточнаго вниманія и нерадѣнія названныхъ лицъ къ своей обязанности.

№ 9.

Зарайскаго купеческаго сына Сергѣя Петровича Соловьева.

При всякомъ отправленіи жидкостей по желѣзнымъ дорогамъ, онѣ обязываютъ отправителя подпиской въ томъ, что за всякій ущербъ жидкости въ пути желѣзная дорога не отвѣчаетъ, и отправитель долженъ отправлять товаръ не иначе, какъ на свой страхъ; изъ опыта извѣстно, что на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ случаются столкновенія поѣздовъ, и желѣзныя дороги удовлетворяютъ вполнѣ претензіи отправителей всякаго рода товаровъ, утраченныхъ въ пути, за исключеніемъ только жидкостей, отправляющій же товаръ въ жидкостяхъ, какъ-то спиртъ, вино и проч., разъ давши обязательство желѣзной дорогѣ, не имѣетъ уже права искать съ ней убытковъ, даже и въ томъ случаѣ, если товаръ его сгоритъ въ пути или будетъ даже разбитъ при столкновеніи. Развѣ только въ нѣкоторыхъ случаяхъ отправитель жидкостей бываетъ удовлетворенъ и то исключительно отъ усмотрѣнія управленія желѣзной дороги, такъ что при подобныхъ кондиціяхъ съ желѣзными дорогами, не смотря на дешевизну отправленія этого товара желѣзными дорогами противъ отправленія его гужомъ, многіе изъ винокуренныхъ заводчиковъ или отправителей отдаютъ преимущество послѣднему.

II. ПО РЯЗАНСКО-КОЗЛОВСКОЙ ЖЕЛѢЗН. ДОРОГѢ.

№ 10.

Почетнаго гражданина г. Рязани Гавріила Аѳанасьевича Мыльникова.

Будучи однимъ изъ крупныхъ лѣсоторговцевъ города Рязани и состоя въ постоянныхъ сношеніяхъ съ рязанско-козловскою желѣзною дорогою, я, прочитавъ присланное мнѣ объявленіе Высочайше учрежденной, подъ вашимъ предсѣдательствомъ, подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района, долгомъ своимъ считаю высказать вашему сіятельству тѣ неудобства, которыя испытываю какъ я лично, такъ и прочіе рязанскіе лѣсоторговцы, арендующіе въ Рязани, у козловской дороги, участки земли подъ складъ лѣсныхъ матеріаловъ и отправляющіе съ этихъ участковъ разнаго рода лѣсной матеріалъ по линіи рязанско-козловской желѣзной дороги.

Одно изъ главныхъ неудобствъ для товароотправителей рязанско-козловской желѣзной дороги заключается въ недостаткѣ подвижнаго состава—открытыхъ платформъ.

Рѣдко очень бываетъ, когда для товароотправителя подаютъ столько вагоновъ, сколько имъ заявлено къ нагрузкѣ; въ большинствѣ случаевъ бываетъ такъ: напримѣръ, заявляешь груза на 10 вагоновъ, а получаешь только 4—6 вагоновъ, иногда же даютъ на 10—15 товароотправителей 7—10 вагоновъ на всѣхъ вмѣстѣ, и вагоны достаются лишь сильному, такъ какъ ихъ положительно берутъ съ боя. Такой порядокъ подачи вагоновъ и недостатокъ ихъ происходитъ даже и въ лѣтніе мѣсяцы, не смотря на то, что

въ лѣтнее время товарное движеніе на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ значительно слабѣетъ и поэтому количество свободныхъ вагоновъ должно бы было увеличиваться, что прямо-таки указываетъ, опять повторяю, на недостатокъ подвижнаго состава на рязанско-козловской дорогѣ. Въ силу этого, лѣсоторговцамъ или совсѣмъ приходится отказываться отъ срочной доставки груза, такъ какъ не знаешь, сколько вагоновъ подадутъ подъ нагрузку и сколько въ извѣстный періодъ времени будешь въ состояніи отправить лѣсу, или же приходится платить товарополучателю неустойку за несвоевременную доставку лѣса, происходящую по винѣ дороги, которая не въ состояніи дать требуемаго числа вагоновъ.

Затѣмъ, срокъ, опредѣленный для ввоза лѣснаго матеріала на станцію, считаю довольно стѣснительнымъ, такъ какъ въ апрѣлѣ, маѣ, іюнѣ и іюлѣ возку лѣса совершенно свободно можно производить до 8 и даже 9 часовъ вечера; между тѣмъ ввозъ въ эти мѣсяцы назначенъ до 7 часовъ вечера, въ которые ворота запираются и ввозъ прекращается, чрезъ что, при срочной доставкѣ лѣса, опять-таки приходится терпѣть убытокъ. Кромѣ того, нельзя не обратить вниманіе на то обстоятельство, что козловская дорога, взимая арендную плату за лѣсные участки съ товароотправителей, до сего времени, не смотря на наши неоднократныя заявленія, не озаботилась устройствомъ мостовой на протяженіи всѣхъ участковъ. Существующая въ настоящее время, отъ городской заставы по направленію къ станціи, мостовая доходитъ только до перваго участка, затѣмъ на всемъ протяженіи участковъ мостовой вовсе не существуетъ. Осенью и весной, при наступленіи періодическихъ дождей, дорога къ участкамъ приходитъ въ такой первобытный видъ, что сильная возовая лошадь едва бываетъ въ состояніи вытащить изъ непролазной грязи одни только порожніе дроги, такъ что подвозъ въ это время къ участку лѣснаго матеріала совсѣмъ прекращается; тогда какъ, разъ если дорога беретъ за участки арендныя деньги, то, думаю, одна изъ прямыхъ ея обязанностей, это—доставить арендаторамъ свободный и удобный проѣздъ къ участкамъ и вымостить дорогу вдоль всѣхъ участковъ, которые, за окружающею ихъ со всѣхъ сторонъ грязью, находятся какъ-бы на островѣ. Не вдаваясь въ подробное перечисленіе всѣхъ мелкихъ возникающихъ неудобствъ для товароотправителей рязанско-

козловской дороги и объяснивъ изъ нихъ самыя главныя, я вполнѣ надѣюсь, ваше сіятельство, что вы примете живое участіе въ нашихъ нуждахъ и всѣми, зависящими отъ васъ, мѣрами окажете содѣйствіе торговлѣ и не оставите безъ вниманія настоящее мое заявленіе. 1879 года мая 1 дня.

№ 11.

Ряжской коммиссіи, учрежденной городскою думою по желѣзнодорожному дѣлу.

Городъ Ряжскъ со времени открытія въ 1866 году желѣзной дороги, будучи на разстояніи 3-хъ верстъ отъ станціи, въ торговомъ положеніи дѣйствительно оживился, ибо чрезъ него проходитъ разнаго рода хлѣба до 5 милліоновъ пудовъ въ годъ. Но главное затрудненіе представляется въ отправкѣ грузовъ на вокзалъ въ осеннее время и въ разливъ воды по топкимъ гатямъ, прекращающимъ сообщеніе иногда болѣе мѣсяца и сопряженномъ со значительнымъ расходомъ за наемъ извощиковъ, а устранить это неудобство единственное средство—соединить г. Ряжскъ вѣтвью желѣзной дороги со станціей „Ряжскъ". Ряжскій вокзалъ составляетъ въ рязанской губерніи главный центръ желѣзныхъ дорогъ, и соединеніе его съ г. Ряжскомъ необходимо въ виду развитія торговли и сбыта груза, а также предоставленія пассажирамъ удобнаго проѣзда. Нынѣшній же путь могъ бы быть оставленъ подъ проселочную большую дорогу, которая въ настоящемъ случаѣ также необходима для проѣзда и прогона скота, каковаго проходитъ до 400 гуртовъ въ годъ, не менѣе въ каждомъ до 150 головъ большаго рогатаго скота, исключая малыхъ шаекъ скота. Поэтому-то эти гати никогда не могутъ быть исправны для проѣзда по нимъ грузоваго и товарнаго, а тѣмъ болѣе, что желѣзная дорога ходу воды сдѣлала препятствіе своими каменными мостами, такъ что въ настоящее время въ р. Хуптѣ болѣе двухъ аршинъ прибавилось воды въ разлитіи, отъ чего замываетъ и промываетъ ежегодно всѣ эти гати на разстояніе болѣе версты; отъ напора такимъ образомъ сильной воды по пути

желѣзной дороги въ семъ 1879 г. сорвало три моста на р. Рановѣ, что служитъ дѣйствительнымъ фактомъ въ нашемъ краѣ. По проведеніи желѣзнодорожной питательной вѣтви къ г. Ряжску, въ немъ тогда могли бы быть устроены складочныя помѣщенія торговцами своего и другихъ городовъ, въ замѣнъ тѣхъ помѣщеній, которыя нынѣ находятся около ряжскаго вокзала въ бунтахъ подъ открытымъ небомъ, на платформахъ, гдѣ отъ непогоды хлѣбъ портится вслѣдствіе отправленія его дорогою спустя мѣсяцъ и болѣе по доставкѣ на станцію, а поэтому торговцы всѣ терпятъ значительные убытки вмѣсто выгодъ, собственно по неудобству пути. Съ устройствомъ желѣзнаго пути до города устранены бы были всякаго рода претензіи на желѣзную дорогу за несвоевременную отправку груза и пассажировъ, которые въ разливъ воды и въ осеннюю дурную погоду были бы избавлены отъ большой опасности проѣхать на вокзалъ по топкихъ гатямъ, за проѣздъ по которымъ въ такое время приходится платить за разстояніе двухъ съ небольшимъ верстъ отъ 2-хъ до 3-хъ рублей легковымъ извощикамъ. Съ грузомъ же изъ города немыслимо въ означенное время года проѣхать ни за какую плату даже въ три лошади къ одной подводѣ. Поэтому срочный хлѣбъ не поспѣваетъ въ Москву и С.-Петербургъ, чрезъ что грузоотправители терпятъ неизбѣжные отъ пути сего убытки. Городъ же Ряжскъ, не смотря на то, что близъ него желѣзная дорога, по тѣмъ самымъ неудобствамъ нисколько не поправился ни въ торговомъ, ни въ другихъ для жителей отношеніяхъ въ сравненіи съ другими городами, гдѣ проходитъ желѣзная дорога, какъ напримѣръ съ г. Рязанью, который съ открытія желѣзныхъ дорогъ во всемъ улучшился благодаря близости вокзала и удобнымъ сообщеніямъ съ желѣзною дорогою. Въ случаѣ не устройства соединительнаго желѣзнаго пути до г. Ряжска отъ ряжской станціи, желательно было бы то, чтобы подъѣздъ былъ устроенъ къ самому вокзалу, такъ какъ нынѣ устроенный переходъ надъ рельсовыми путями, по которымъ проходятъ поѣзда, въ родѣ моста, необыкновенно высокъ, подъемъ по немъ неудобенъ не только для пожилыхъ людей, но и для молодаго возраста, такъ что безъ посторонней помощи съ малымъ саквояжемъ трудно идти. Чрезъ тотъ переходъ пассажирамъ приходится ежедневно переходить съ багажемъ отъ пуда и болѣе съ платою слу-

жителямъ не малой суммы за переносъ вещей; всякій, кому только приходится переходить этотъ переходъ, не пройдетъ безъ ропота на неудобства его устройства; особенно тяжело переходить женскому полу, находящимся въ болѣзненномъ состояніи и въ тяжестяхъ. Въ виду вышеизложеннаго желательно было бы, до времени соединенія вѣтвью желѣзной дороги города Ряжска со станціею „Ряжскъ“ рязанско-козловской желѣзной дороги:

а) Уменьшеніе и введеніе однообразнаго тарифа на предметы первой необходимости, а на хлѣбъ въ особенности; осуществленіе такого предложенія желательно было бы въ экономическихъ видахъ страны—поднятія земельной собственности, такъ какъ дороговизна провозной платы за хлѣбъ всецѣло ложится на имѣющихъ земельную собственность. Кромѣ приведеннаго соображенія, мѣра эта благодѣтельно отзовется и на торговомъ сословіи, которое, вслѣдствіе удешевленія продукта, болѣе будетъ его сбывать для потребленія заграницу, а такъ какъ сбытъ увеличится, увеличится и количество груза на желѣзныхъ дорогахъ, слѣдовательно, отъ пониженія провозной платы страна выиграетъ отъ повышенія собственности и производительности, торговое сословіе—отъ увеличенія своихъ оборотовъ, а желѣзныя дороги—отъ увеличенія грузовъ.

б) Отправка груза, не исключая и хлѣба, должна быть со станціи пріема на станцію назначенія не позже какъ чрезъ трое сутокъ. Кому неизвѣстно, что хлѣбъ лежитъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ въ осеннее и зимнее время по мѣсяцу и болѣе, кто страдаетъ при этомъ, какъ не товароотправители. Хлѣбъ большею частію лежитъ на открытомъ мѣстѣ и подверженъ отъ погоды и времени порчѣ и растерѣ; кромѣ того, хлѣбъ, отправленный несвоевременно, не попадаетъ на станцію назначенія въ срокъ, чрезъ что торговцы лишаются разницы въ цѣнѣ и терпятъ большіе убытки.

в) Желательно было бы, чтобъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ были устроены пакгаузы для пріема и храненія грузовъ, не исключая и хлѣба.

г) Желательно лучшее устройство разсчетовъ между товароотправителями и желѣзными дорогами, чтобы всѣ переборы и недоборы по квитанціямъ за товаръ получались и выдавались на станціяхъ назначенія при выдачѣ груза. При этомъ правило это должно быть обязательно для желѣзной дороги и для товароотправителей.

д) Возложить отвѣтственность на желѣзныя дороги за порчу и пропажу товара по дѣйствительной его стоимости и удовлетворять товароотправителей за понесенные чрезъ это убытки не далѣе какъ чрезъ трое сутокъ на станціяхъ назначенія. Если же подобнаго рода соглашенія на станціи назначенія между администраціей желѣзной дороги и товароотправителемъ или владѣльцемъ товара не послѣдуетъ, то потерпѣвшей сторонѣ предоставить право, по составленіи акта о происшедшемъ, искать въ общихъ мировыхъ судебныхъ учрежденіяхъ, не обращаясь къ высшей инстанціи желѣзныхъ дорогъ.

ж) Желательно лучшее сообщеніе г. Ряжска со станціей Ряжскъ рязанско-козловской желѣзной дороги; кромѣ того, проведенною вѣтвью отъ станціи Ряжскъ, моршанской дороги, до станціи скопинской желѣзной дороги гужевая дорога перерѣзана, чрезъ что между вѣтвью и товарными платформами станціи Ряжскъ, рязанско-козловской дороги, образовалась невылазная грязь.

з) Улучшеніе пути сообщенія г. Ряжска со станціею Ряжскъ, ряжско-скопинской дороги, съ которою, бываетъ время, сообщеніе вовсе прекращается.

Примѣчаніе. Существующую цѣну за нагрузку и выгрузку хлѣбнаго товара желательно бы уменьшить на половину, ибо, какъ это достовѣрно извѣстно, на ст. Ряжскъ плата за подобную работу не достигаетъ выше 75 к. за нагрузку и 75 к. за выгрузку съ вагона, а взимается за то и другое 6 рублей.

Нынѣ существующія желѣзнодорожныя правила, припечатанныя на каждой изъ квитанцій, выдаваемыхъ правленіемъ товароотправителямъ, настолько стѣснительны и неудобопримѣнимы, что говорятъ сами за себя. Поэтому желательно было бы въ будущемъ, чтобы всякія правила по измѣненію тарифовъ и другихъ условій по отправкѣ и полученію товаровъ, вырабатываемыя съѣздами желѣзнодорожныхъ представителей, прежде утвержденія оныхъ правительствомъ, передаваемы были на обсужденіе ряжскаго уѣзднаго земскаго собранія съ участіемъ лицъ изъ торговаго сословія съ правомъ голоса.

Избранная ряжскою думою коммиссія проситъ Высочайше учрежденную подкоммиссію обратить вниманіе и, насколько возможно, устранить тѣ изъ указанныхъ нами неудобствъ, которыя съ

тяжестію отзываются какъ на городѣ, такъ и на уѣздѣ ряжскомъ. Независимо отъ сего, коммиссія, съ своей стороны, при семъ прилагаетъ нѣкоторыя заявленія хлѣботорговцевъ г. Ряжска, въ томъ числѣ и члена сей коммиссіи, гласнаго Ивана Аѳанасьевича Попова, и о послѣдующемъ проситъ почтить своимъ увѣдомленіемъ.

Подписано 6 мѣстными товароотправителями.

№ 12.

Ряжскаго 2-й гильдіи купца Ивана Семеновича Сорокина и купеческаго сына Петра Алексѣевича Сорокина.

Имѣемъ честь заявить вашему сіятельству, что на ряжской станціи рязанско-козловской желѣзной дороги, по промышленности нашей лѣсомъ и разнымъ скобяннымъ товаромъ, желѣзнымъ и хлѣбомъ, не имѣется удобнаго мѣста для склада; сгруживаемый нынѣ за угольными платформами товаръ доставляется не всегда въ такомъ количествѣ, въ какомъ онъ долженъ получиться. При этомъ считаемъ нужнымъ заявить то, что неисправность и недостатокъ товаровъ станція Ряжскъ не удовлетворяетъ прямо отъ себя, а предоставляетъ это искать по высшей администраціи желѣзныхъ дорогъ, что оказывается на дѣлѣ весьма неудобопримѣнимымъ и сопряженнымъ съ излишними расходами.

№ 13.

Члена учрежденной ряжскою городскою думою коммиссіи по желѣзнодорожному дѣлу, гласнаго Ивана Аѳанасьевича Попова.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическое положеніе г. Ряжска и его окружающей мѣстности несомнѣнно громадно. Съ проведеніемъ рязанско-козловской желѣзной дороги (первой по времени устройства около Ряжска) какъ торговля въ городѣ, такъ и сельское хозяйство въ прилегающей мѣстности значительно оживи-

лись. Но перемѣна подобнаго рода не рѣдкость и не есть особенность нашей мѣстности, это—необходимое слѣдствіе скораго передвиженія какъ пассажировъ, такъ и грузовъ.

Независимо отъ этого, желѣзныя дороги оставляютъ желать еще многаго. Съ того времени, какъ прошелъ слухъ, что желѣзная дорога, соединяя Рязань съ Козловомъ, пройдетъ около Ряжска, слухъ этотъ интересовалъ какъ жителей города, такъ и ихъ представителей. Слѣдя съ живымъ интересомъ за всѣмъ, что касалось до времени и мѣста проведенія желѣзной дороги, городское управленіе собирало всякія свѣдѣнія, сколько нибудь освѣщающія эти вопросы для ихъ предрѣшенія. Изъ бумагъ прежней думы, а также и другихъ источниковъ можно вывести для наглядности слѣдующія обстоятельства. По естественному ходу вещей, жители города, а также и лица городскаго управленія съ слухомъ о проведеніи желѣзной дороги совмѣщали въ себѣ мнѣніе, что строители дороги, проведя ее, устроятъ станцію около города, то-есть почти въ городской чертѣ. И правда, нѣкоторое время для пути строителями дороги проектировано было два направленія, совершенно согласныя съ видами жителей города. Успокоенные такими предположеніями строителей, мы преравнодушно ожидали постройки, будучи обезпечены въ томъ, что дорога, проходя около самаго города, несомнѣнно будетъ имѣть громадное вліяніе на развитіе торговли и промышленности города и его уѣзда. Но недолго поддерживалось такое мнѣніе въ жителяхъ; не начиная постройки по проектамъ, согласнымъ съ нашими видами, строители проектировали третій путь, прямо уже идущій въ разрѣзъ съ интересами города. Новость подобнаго рода положительно сбила съ толку какъ жителей, такъ и представителей ихъ интересовъ. Пошли толки на всѣ лады, а нѣкоторые даже говорили, что дорога можетъ быть устроена согласно съ видами жителей, но при условіи. Естественно, что слухи и толки подобнаго рода едва ли совмѣстимы съ важностью дѣла проведенія желѣзной дороги. Возможно ли допустить, что дорога, преслѣдуя какіе-то интересы, пренебрегаетъ интересами дѣла и жителей мѣстности? Имѣютъ или нѣтъ мѣсто въ событіяхъ приведенные слухи, но дорога, къ ужасу жителей, проведена именно по тому направленію, которое меньше всего согласно съ ихъ интересами. О томъ, достигнуты ли интересы дѣла, мы не

компетентны судить, но, по мѣстнымъ условіямъ, думаемъ, что и это послѣднее едва ли входило въ разсчетъ. Результаты этого громадны для Ряжска; жизненные интересы наши тѣсно связаны съ тѣмъ, такъ или иначе мы можемъ пользоваться желѣзной дорогой, а это безусловно зависитъ отъ того, въ какомъ разстояніи находится станція и каковъ къ ней подъѣздъ. Въ настоящемъ не можетъ быть рѣчи о томъ, чтобы исправить ошибки прошлаго,—это едва ли возможно, но предупредить въ будущемъ явленія подобнаго рода есть насущная необходимость дня. Смотря на все совершившееся, невольно приходишь къ тому заключенію, что строители рязанско-козловской желѣзной дороги или ошиблись, или преднамѣренно устроили то, что есть въ данное время, а въ дѣйствительности есть то, что дорога обошла Ряжскъ, въ буквальномъ смыслѣ слова, протяженіе ея удлиннилось, для дороги получилась безъ всякой надобности кривая линія—нѣсколько сотъ сажень вѣчнаго ремонта, а мы получили двухъ-верстный путь до станціи. И по этому-то пути изъ Ряжска до станціи, кромѣ легковыхъ извощиковъ съ пассажирами, ежегодно идетъ болѣе двухъ съ половиною милліоновъ пудовъ груза, не считая транзита, который, во всякомъ случаѣ, равняется грузу изъ Ряжска, если не превышаетъ его. Кромѣ того, подъѣздная дорога къ станціи проходитъ по низменной мѣстности и въ осеннее, лѣтнее и весеннее время бываетъ неудобна для движенія такого количества грузовъ, а во время вскрытія рѣки сообщеніе совсѣмъ прерывается почти на мѣсяцъ. Единственно, что можетъ хотя отчасти сгладить неприглядность подобной картины, это—устройство удобнаго подъѣзда къ станціи (рельсоваго или шоссированнаго). Несомнѣнно то, что желѣзныя дороги строются для удовлетворенія потребностей правительства, предпринимателей и нуждъ мѣстныхъ жителей. Но интересы послѣднихъ, при всемъ ихъ огражденіи правительствомъ отъ разныхъ произвольныхъ распоряженій исполнителей, нерѣдко страдаютъ, а сами строители не всегда то отгадываютъ, что нужно или болѣе полезно для мѣстности, гдѣ проходитъ желѣзная дорога, въ чемъ краснорѣчиво убѣждаетъ примѣръ города Ряжска. Здѣсь не только что интересы мѣстности обойдены, но явно къ нимъ отнеслись съ пренебреженіемъ. И вотъ, не смотря на то, что мы ходатайствовали, протестовали, дорога проведена тамъ, гдѣ она въ настоящее вре-

мя находится. Жители Ряжска, наученные горькимъ опытомъ Коломны, обратились съ ходатайствомъ, но таковое отвергнуто строителями, какъ запоздавшее; судъ и администрація безсильны помочь послѣ того, какъ концессія дана и проекты утверждены. Поэтому желательно было бы въ будущемъ, чтобы ранѣе выдачи концессіи и утвержденія проектовъ построекъ интересы и потребности мѣстности были бы взвѣшены и согласованы съ интересами и потребностями главныхъ двигающихъ силъ. Это весьма важно потому, что, разъ проложивши линію, измѣнить ея направленіе невозможно, а иногда потребности и экономическія неудобства и, вслѣдствіе этого, непроизводительная трата денегъ заставляютъ надъ этимъ задумываться. Въ прошломъ 1878 году для общества ряжско-моршанской и вяземской желѣзныхъ дорогъ оказалось не безвыгоднымъ (или по другимъ какимъ соображеніямъ нужнымъ) имѣть соединительную вѣтвь между товарными станціями этихъ дорогъ. Надъ чѣмъ тутъ задумываться: выгодно или нужно, проектъ составленъ, утвержденъ гдѣ слѣдуетъ, и вѣтвь готова. Но какія громадныя неудобства произошли для Ряжска отъ этой, кажется ни въ чемъ неповинной, вѣтки, строители этого въ разсчетъ не приняли, хотя удовлетворить ихъ стоило не болѣе пяти-шести лишнихъ тысячъ рублей. По своему положенію, соединительная вѣтвь отрѣзала товарное движеніе изъ Ряжска по грунтовой дорогѣ до станціи Ряжскъ рязанско-козловской желѣзной дороги. Не безусловно дано намъ три переѣзда, но смыслъ въ томъ, что два изъ нихъ построены въ сторонѣ отъ прямаго пути, а тотъ, который на пути, имѣетъ подъемъ около сажени, а вѣдь намъ приходится переваливать его съ пятимилліоннымъ грузомъ. Ходатайство передъ строителемъ объ открытомъ проѣздѣ отвергнуто безъ всякихъ объясненій, почему обращаемся въ министерство, просимъ оставить намъ открытый проѣздъ, то-есть подъѣздъ подъ полотно дороги безъ измѣненія существовавшаго пути, указываемъ неудобства подъема съ пятимилліоннымъ грузомъ на насыпь, потери чрезъ это, какъ денежныя, такъ и другія, наконецъ, и то, что, при усиленномъ движеніи чрезъ полотно дороги, случаи несчастія съ людьми—явленіе неизбѣжное. На это получили отвѣтъ отъ министерства путей сообщенія о томъ, что вновь проведенная линія обязана не пускать съ каждой стороны болѣе двухъ товарныхъ

поѣздовъ. Просьба же объ открытомъ проѣздѣ осталась до сего времени неудовлетворенною.

Нынѣ Высочайше учрежденная подкоммиссія по изслѣдованію путей желѣзныхъ дорогъ взошла съ запросами ко всѣмъ мѣстамъ и лицамъ, какъ административнымъ, такъ и судебнымъ, не отвергая частныхъ заявленій—выказать всѣ неудобства сообщенія, вслѣдствіе чего я и имѣю честь представить вамъ это мое заявленіе.

1879 года мая 8-го дня.

№ 14.

Свѣдѣнія, собранныя раненбургскою земскою управою отъ товароотправителей, проживающихъ въ г. Раненбургѣ и при станціи „Раненбургъ", о неудобствахъ, какія встрѣчались при отправленіи товаровъ по рязанско-козловской желѣзной дорогѣ и при полученіи оныхъ.

1. Вѣроятно, начальникамъ станцій или кассирамъ желѣзной дороги не поставлено въ точную извѣстность количество платы по тарифу, взимаемой за отправку товаровъ въ тотъ или другой пунктъ линіи, или же лица эти затрудняются въ правильности опредѣленія ея по другимъ какимъ-нибудь причинамъ. Поэтому очень часто случаются ошибки во взиманіи таковой платы, и это всегда бываетъ не въ пользу товароотправителя. Иногда переборъ этотъ простирается до 20 р.; примѣръ этого былъ въ 1877 году, когда съ товароотправителя на Богоявленской станціи за отправку спирта взято было лишнихъ 18 р., которые и до сихъ поръ имъ съ правленія не получены; тому же самому отправителю приходилось болѣе десяти разъ переплачивать за отправку. Правда, переплата эта всегда возвращается правленіемъ, но она такъ часто повторяется и возвращеніе ея сопряжено съ такими трудностями, что иногда считаешь за лучшее отступиться отъ взысканія. Для полученія излишне взятаго по тарифу нужно или самому явиться съ заявленіемъ въ правленіе, находящееся въ Москвѣ, или посылать довѣрителя съ узаконенною довѣренностью; все это ведетъ къ непроизводительному расходу и тратѣ времени со стороны товароотправи-

теля, что легко могло бы быть устранено тѣмъ, чтобы замѣченная ошибка исправлялась не правленіемъ, а тѣмъ начальникомъ станціи, который выдаетъ товаръ; однимъ словомъ, слѣдуетъ, чтобы выдача излишне взятаго по тарифу производилась тѣмъ же порядкомъ, какъ это въ настоящее время практикуется при взиманіи недобора.

2. Также точно считается стѣснительнымъ и то, что при нагрузкѣ спирта въ вагоны, и часто въ вагоны не крытые вмѣсто крытыхъ, требуется отъ грузоотправителя подписка въ томъ, что онъ освобождаетъ дорогу отъ всякой отвѣтственности за принятый отъ него товаръ по накладной и обязывается вознаградить всѣ убытки, которые могутъ быть причинены растечкою и воспламененіемъ его товара другимъ товароотправителямъ и желѣзнодорожному обществу порчею подвижнаго состава. Между тѣмъ товароотправитель не можетъ предотвратить всѣхъ случайностей, какія могутъ произойти во время слѣдованія товара въ пути. Въ видахъ же хотя какого-нибудь предохраненія его отъ такихъ случайностей хозяиномъ посылается рабочій-бондарь, которому покупается билетъ III класса, но который пользуется мѣстомъ только на тормазѣ. Спрашивается, не обременительно ли это для отправителей и не стѣснитъ ли ихъ отправлять свои грузы по желѣзной дорогѣ, находясь подъ страхомъ отвѣтственности за свою кладь въ вагонахъ, тогда какъ и посылаемый съ нею бондарь предотвратить отъ разлитія спирта не можетъ?

3. Желѣзнодорожные рабочіе обращаются съ товаромъ до крайности небрежно и въ особенности тогда, когда приходится выгружать его изъ вагона не на платформу, а прямо на рельсы. Поэтому необходимо принять мѣры къ предупрежденію небрежнаго обращенія съ товарами, какъ при нагрузкѣ, такъ и при выгрузкѣ его, для чего слѣдуетъ увеличить длину платформы настолько, чтобы ни одинъ вагонъ поѣзда не выходилъ бы за предѣлы ея.

4. Торгующіе скотомъ заявляютъ, что имъ на нѣкоторыхъ станціяхъ рязанско-козловской желѣзной дороги (Раненбургъ, Никитино и др.) и на грязе-царицынской (Мордово и др.) нѣсколько разъ было отказываемо въ полученіи вагоновъ для нагрузки скотомъ. Между тѣмъ скотъ—живой товаръ, который требуетъ за всякій день простоя въ томъ или другомъ мѣстѣ лишняго расхода на свое содержаніе, а потому желательно было бы, чтобы, по затребованіи вагоновъ для посадки рогатаго скота, начальникъ станціи имѣлъ бы возможность если не выдать, то, по крайней мѣрѣ, опредѣлительно указать на то время, когда отправителю могутъ быть они даны.

5. О самыхъ же вагонахъ для скота высказано, что было бы весьма полезнымъ имѣть таковые съ окнами или рѣшетками, какіе существуютъ на николаевской дорогѣ. Здѣсь же, на рязанско-козловской и грязе-царицынской дорогахъ, обыкновенно даются глухіе, почему препровождаемый въ нихъ скотъ страдаетъ отъ недостатка воздуха и бываютъ случаи околѣванія отъ апоплексіи.

6. Кромѣ того, заявляется, что въ Грязяхъ, Козловѣ, Ряжскѣ и Рязани поѣзда со скотомъ слишкомъ долго задерживаются, и, сравнительно со скоростью поѣздовъ николаевской дороги, они идутъ медленнѣе. Такъ, по николаевской дорогѣ разстояніе отъ Петербурга до Москвы проходится въ 36 часовъ, тогда какъ разстояніе отъ Козлова до Москвы въ 383 версты проходится болѣе 40 часовъ.

7. Къ числу неудобствъ, встрѣчавшихся при отправкѣ скота въ Москву, отправители причисляютъ и то обстоятельство, что посылаемый туда скотъ по желѣзной дорогѣ высаживается обыкновенно въ 9-ти верстахъ отъ Москвы на ст. Перово, для пріема его съ вагоновъ приспособленій никакихъ не имѣется, такъ, напр., не существуетъ двора, огороженнаго заборомъ, гдѣ бы можно было на нѣкоторое время остановиться скоту впредь до отправки его до мѣста назначенія, въ особенности ночью. Естественно, что отсутствіе двора есть главная причина пропажи у отправителей скота подъ Москвой.

8. Ко всему этому торговцы скотомъ присовокупляютъ, что при отправкѣ скота по желѣзной дорогѣ предъявляются на разныхъ станціяхъ къ товароотправителямъ разныя требованія: такъ, на нѣкоторыхъ на каждые два, на другихъ на каждые три или четыре вагона ставить за счетъ ихъ съ билетами III класса по проводнику, въ дѣйствительности же проводниковъ въ поѣздѣ въ такомъ количествѣ никогда не бываетъ; слѣдовательно, этотъ налогъ на товароотправителей со стороны желѣзной дороги совершенно лишній. Вообще такое неопредѣленное требованіе числа проводниковъ

и неопредѣленность того, при какихъ грузахъ должны быть проводники, ведетъ къ произволу въ дѣйствіяхъ служащихъ на пріемныхъ станціяхъ желѣзной дороги. Нельзя также не замѣтить, что проводники съ билетомъ III класса никогда не пользуются вагонами этого класса, а помѣщаются во все время пути на тормазахъ, что очень вредно отзывается на ихъ здоровьѣ, въ особенности въ зимнее время.

9. Торгующіе хлѣбомъ замѣчаютъ, что хлѣбъ для отправки нагружаютъ обыкновенно въ открытые вагоны; поэтому желѣзнодорожное начальство должно озаботиться пріобрѣтеніемъ достаточнаго числа брезентовъ для покрытія хлѣба во время слѣдованія въ пути, чего не дѣлается. Убытки отправителей отъ такого невниманія чувствительны; особенно они возрастаютъ тогда, когда хлѣбъ очень долго залеживается на открытыхъ платформахъ для отправки, а часто и просто на землѣ (оставаясь непокрытымъ рядами въ 6 мѣшковъ, но не въ стожкахъ, какъ бы слѣдовало сдѣлать для предохраненія отъ сырости), и отъ медленности слѣдованія въ пути. Всякому отправителю естественно желать, чтобы грузы его приходили къ мѣсту назначенія, по возможности, скорѣе; иногда грузы свои отправитель посылаетъ по желѣзной дорогѣ только единственно въ этихъ видахъ и не посылаетъ ихъ гужомъ, хотя бы эта послѣдняя отправка обошлась бы ему въ нѣкоторыхъ случаяхъ и дешевле.

Въ концѣ прошлаго года въ Москвѣ стояли высокія цѣны на хлѣбъ, а потому хлѣбными торговцами онъ былъ двинутъ для отправки туда на раненбургскую станцію. Здѣсь онъ пролежалъ безъ движенія около шести недѣль и былъ отправленъ только тогда, когда уже цѣна въ Москвѣ понизилась. Слѣдовательно, если бы хлѣбъ былъ отправленъ туда своевременно, то торговцы не понесли бы убытковъ, продавъ по необходимости хлѣбъ по невыгодной для нихъ цѣнѣ.

10. Въ предупрежденіе порчи хлѣба отъ сырости необходимо, чтобы онъ хранился на закрытыхъ платформахъ и грузился въ крытые вагоны. Въ противномъ случаѣ становится понятнымъ, почему, напримѣръ, долго лежавшій въ мѣшкахъ хлѣбъ разсыпается изъ лопнувшихъ отъ гнилости мѣшковъ. Если къ этому прибавить еще и небрежное обращеніе артельщиковъ при нагрузкѣ хлѣба, то

убытки товароотправителя еще болѣе увеличатся; часто приходится принимать хлѣбъ вмѣсто цѣлаго мѣшка—половину. Это явленіе нерѣдкое, обыкновенное же—составляетъ постоянную недостачу отъ 10 до 20 пудовъ муки или крупы съ каждаго вагона въ 600 пудовъ; а если принять во вниманіе, что нѣкоторыми отправителями въ теченіе года препровождается хлѣба до 1,500 вагоновъ, то растрата его простирается до весьма почтенной цифры. При этомъ одинъ изъ отправителей заявилъ, что имъ была отправлена въ Егорьевскъ крупа, которую желѣзнодорожное начальство распорядилось погрузить въ вагонъ, въ которомъ до сего перевозился керосинъ. Разумѣется, крупа настолько испортилась, что товаропріемщикъ долженъ былъ предъявить искъ къ желѣзной дорогѣ.

11. Хлѣбные отправители, кромѣ того, замѣчаютъ, что провозная плата за хлѣбъ очень высока, ее нужно, какъ за предметъ первой необходимости, значительно понизить въ виду слѣдующаго разсчета: вагонъ овса въ 600 пудовъ обходится на мѣстѣ покупкою въ 290 рублей; за нагрузку хлѣбомъ четырехъ вагоновъ и за отправку ихъ съ раненбургской станціи до Москвы взимается тоже 290 р., т. е. ровно четвертая часть стоимости всего товара идетъ на плату за отправку его по желѣзной дорогѣ. Идя дальше, выйдетъ, что въ уплату за провозъ хлѣба отъ Раненбурга до Москвы нужно употребить четверть всего урожая. Тотъ же разсчетъ приходится и на рожь.

12. Товарную платформу на раненбургской станціи необходимо увеличить, по крайней мѣрѣ, раза въ три и всю накрыть крышею, тѣмъ болѣе, что къ этому желѣзная дорога имѣетъ полную возможность: на раненбургской станціи въ теченіи года грузится болѣе 5,000 вагоновъ, за нагрузку и выгрузку ихъ взимается, кромѣ провозной платы, по 6 р. съ каждаго вагона, слѣдовательно, предположивъ отправку съ раненбургской станціи ежегодно въ 5,000 вагоновъ, составится этого сбора до 30,000 р. Изъ этой суммы платится артели только 1/3 часть, а остальные 20,000 р. даютъ дорогѣ такой доходъ, часть котораго можно бы безъ всякаго обремененія для общества отдѣлить на постройку вполнѣ соотвѣтствующей цѣлямъ платформы.

13 На желѣзныхъ дорогахъ существуетъ правило, по которому онѣ обязаны, въ случаѣ промедленія въ доставкѣ клади, возвращать

получателю ея, если послѣдній письменно заявитъ о вознагражденіи не позднѣе 2-хъ мѣсяцевъ по полученіи клади съ представленіемъ разсчетнаго листа, 10% провозной платы за каждыя просроченныя сутки, но ни въ какомъ случаѣ не болѣе провозной платы, не отвѣчая, кромѣ сего, ни за какіе убытки, происшедшіе отъ несвоевременной доставки. Ясно, что такое правило не только не обезпечиваетъ товароотправителя отъ явныхъ убытковъ, которые могутъ произойти отъ несвоевременной доставки грузовъ къ мѣсту своего назначенія, а, напротивъ, оно создано какъ бы съ намѣреніемъ производить эти убытки получателямъ грузовъ. Правда, что дорогою предлагается по 10% скидки съ провозной платы за каждыя просроченныя сутки, но для полученія ихъ поставлено такъ много условій, что врядъ ли можно надѣяться на полученіе и этого, сравнительно съ понесенными убытками, происшедшими отъ промедленія, ничтожнаго вознагражденія: желѣзною дорогою поставлены въ правилахъ чуть ли не всѣ случаи, отъ которыхъ зависитъ промедленіе и за которые она не принимаетъ на себя отвѣтственность. Въ прошломъ году одному хлѣбному отправителю изъ Ряжска высланы были 11 ноября на ст. Раненбургъ мѣшки для насыпки ихъ хлѣбомъ и отправки по желѣзной дорогѣ. Мѣшки эти дорогою были засланы въ Царицынъ, такъ что къ мѣсту своего назначенія они прибыли только 22 числа, т. е. ровно чрезъ 11 сутокъ. За такую несвоевременную доставку дорога, конечно, предложила вознагражденіе въ количествѣ полной провозной суммы 3 р. 79 к., но спрашивается, можно ли эти деньги считать возмѣщеніемъ тѣхъ убытковъ, которые произошли отъ несвоевременной доставки мѣшковъ.

14. Съ своей стороны, и получатели бакалейныхъ товаровъ и мелкіе торговцы заявили въ томъ же смыслѣ, какъ и хлѣбные отправители, т. е., что, при каждомъ полученіи товара со станціи желѣзной дороги, открывается недостача въ товарѣ и недостача такая, за которую и взыскивать нельзя: число мѣстъ и вѣсъ ихъ соглашаются съ квитанціей, тюки цѣлы, но въ каждомъ изъ нихъ непремѣнно небольшая убыль, а въ общемъ весьма значительная, такъ что недостача товара при каждомъ полученіи простирается на сумму отъ 50 до 70 р. Въ подтвержденіе постоянной пропажи товаровъ, одинъ изъ нихъ заявилъ, что онъ, получивши со станціи тюки съ картузами, нашелъ, что рогожки, ящики, а также и картонки въ нихъ цѣлы, но въ 27 картонкахъ картузовъ не оказалось. По предположенію, это объясняется тѣмъ, что, при пріемѣ на станціи, товары или неправильно взвѣшиваются, или показывается въ квитанціи меньшій противъ дѣйствительности вѣсъ.

15. Лѣсоотправители предлагаютъ продлить срокъ обязательнаго храненія на станціи Раненбургъ пришедшихъ товаровъ безъ взиманія приплаты за полежалое. Это необходимо сдѣлать въ видахъ отдаленности получателей отъ станціи желѣзной дороги.

16. Къ этому прибавляютъ, что въ настоящее время на станціяхъ желѣзной дороги лѣсной товаръ принимаютъ только по вѣсу, не принимая въ разсчетъ счета его; такая же пріемка происходитъ и съ листовымъ желѣзомъ. Понятно само собою, что принятый такимъ образомъ лѣсъ и желѣзо не гарантированы отъ пропажи. Поэтому предлагается, чтобы лѣсъ и листовое желѣзо какъ принимались бы для отправки, такъ и выдавались бы со станціи непремѣнно по вѣсу и счету.

17. Такъ какъ плата, взимаемая съ пассажировъ, составляетъ плату поверстную, то и слѣдовало бы придерживаться того же разсчета и при взиманіи платы съ пассажировъ, садящихся на полустанкахъ. На дорогахъ же дѣлается безразлично: сѣлъ ли пассажиръ на станціи или на полустанкѣ, онъ платитъ за проѣздъ, какъ сѣвшій на станціи. Такимъ образомъ выходитъ, что пассажиръ, отправляющійся, напр., съ полустанка Зимарово до полустанка Подвислово, платитъ столько же, какъ и пассажиръ, сѣвшій на станціи Богоявленской и ѣдущій до станціи Кораблино, между тѣмъ какъ разстояніе между первыми пунктами линіи менѣе разстоянія между станціями Богоявленской и Кораблино на цѣлый перегонъ.

18. Одинъ изъ торгующихъ рыбнымъ товаромъ предложилъ, чтобы въ отправкѣ товаровъ по желѣзной дорогѣ необходимо соблюдалась очередь, если не достаетъ подвижнаго состава для того, чтобы отправить заразъ весь накопившійся на станціи товаръ. Этотъ порядокъ существуетъ только въ правилахъ желѣзной дороги, въ дѣйствительности же по большей части случается такъ, что къ мѣсту назначенія отправляются грузы позднѣйшаго пріема на станцію. При этомъ имъ замѣчено, что изъ Саратова скорѣйшею доставкою пользуются

тѣ только рыбные товары, которые куплены были тамъ у болѣе извѣстныхъ продавцевъ этихъ товаровъ и по болѣе высокой цѣнѣ. Ему не разъ самому приходилось испытать это на себѣ. Въ Саратовѣ у крупныхъ и извѣстныхъ продавцевъ рыбы вошло уже въ обыкновеніе продавать свои товары пріѣзжающимъ покупателямъ подъ условіемъ ручательства въ немедленной доставкѣ груза къ мѣсту назначенія, за что ими и накидывается на пудъ лишнихъ 15—20 коп. Разумѣется, не каждый покупатель можетъ платить эти лишнія деньги, а потому такіе принуждены обращаться къ мелкимъ и малоизвѣстнымъ торговцамъ, у которыхъ такой же самый товаръ можно пріобрѣсти на 15—20 коп. дешевле съ каждаго пуда; за то эти же продавцы не ручаются за своевременную доставку по желѣзной дорогѣ купленной у нихъ рыбы. И дѣйствительно, купленная у первыхъ продавцевъ рыба приходитъ въ свое время, и никогда этого не бываетъ съ рыбою, купленною у вторыхъ продавцевъ. Для такихъ отправителей, которые пріобрѣли свои грузы у вторыхъ продавцевъ, существуетъ обыкновенная отговорка желѣзнодорожнаго начальства: „вагоновъ нѣтъ", или во время слѣдованія товара въ пути: „вагонъ заболѣлъ", который лѣчится иногда мѣсяцъ и болѣе. Къ этому прибавляетъ, что, въ виду несвоевременной доставки груза купцу, проживающему въ Раненбургѣ, весьма трудно прибыть на раненбургскую станцію во-время, чтобы получить тамъ свою кладь, не заплативши штрафа за просрочку въ пріемѣ ея. Однажды ему пришлось три раза посылать своего прикащика на станцію за полученіемъ имѣющей прибыть туда соли, на каждый разъ прикащикъ привозилъ отвѣтъ, что грузъ еще не прибылъ; въ четвертый разъ онъ, наконецъ, могъ получить соль, но заплативши предварительно штрафу около 45 р. за несвоевременную явку для принятія ея. Конечно, послѣ цѣлаго ряда непроизводительныхъ расходовъ и потери времени, произведеннаго несвоевременнымъ прибытіемъ соли на станцію, ему не хотѣлось платить этихъ 45 р., и потому онъ принужденъ былъ хлопотать о сложеніи этого штрафа, чего ему послѣ нѣкоторыхъ хлопотъ и удалось достигнуть.

№ 15.

Торговцевъ раненбургской станціи и мѣстныхъ землевладѣльцевъ.

Пользуясь предоставленною намъ возможностію выразить предъ подкоммиссіей нашъ взглядъ на желѣзнодорожное дѣло, по сколько оно касается насъ лично, какъ товарохозяевъ, и насколько связанъ съ этимъ дѣломъ мѣстный экономическій вопросъ,—имѣемъ честь сообщить подкоммиссіи слѣдующее: достаточно прочесть только тѣ немногія извлеченія изъ желѣзнодорожныхъ правилъ, припечатанныя къ товарнымъ квитанціямъ, не говоря уже о постановленіяхъ желѣзнодорожныхъ съѣздовъ и прочихъ мало извѣстныхъ публикѣ правилъ, чтобы съ полною ясностью усвоить то убѣжденіе, что все направленіе этихъ постановленій и правилъ стремится къ полному огражденію интересовъ только однихъ желѣзныхъ дорогъ, прочіе же торговые, промышленные и экономическіе интересы совершенно игнорированы ими. Доказательствомъ этого можетъ служить параллель между тѣми правами, обязанностями и отвѣтственностію, которыя присвоены желѣзнымъ дорогамъ, и тѣми, которыми пользуется вообще и торговля, и промышленность, и сельское хозяйство въ частности.

По означеннымъ правиламъ (§ 1-й) желѣзная дорога принимаетъ для перевозки срочный товаръ, напримѣръ мясо, рыбу, битую птицу и проч. тому подобное и можетъ доставить его, напримѣръ, до Москвы въ теченіи 11 сутокъ вполнѣ безотвѣтственно, что́ бы съ товаромъ отъ медленности ни произошло; тотъ же родъ товара можетъ быть доставленъ въ совершенно неопредѣленный срокъ и безъ всякой отвѣтственности, если (прим. къ § 2) на движеніе вліяютъ особенныя обстоятельства: неисправность пути, несчастные случаи, перерывъ сообщенія, скопленіе грузовъ (безъ объясненія, отъ какихъ причинъ все это) и затѣмъ внѣшнія обстоятельства изъ атмосферы, перевозка войскъ и правительственное распоряженіе о пріостановкѣ движенія; *отвѣтственно*, если этотъ родъ товара доставляется при отсутствіи этихъ обстоятельствъ въ томъ случаѣ, если товаръ пробылъ въ пути и на станціяхъ долѣе 11 сутокъ, при чемъ вся отвѣтственность ограничивается 10% съ

провозной платы за 1 день, „но ни въ какомъ случаѣ не болѣе полной провозной суммы“, какъ бы продолжительно ни было замедленіе, т. е. въ данномъ случаѣ для желѣзной дороги maximum убытка—цѣна провоза, minimum—ничего, для хозяина клади maximum—стоимость всего товара, minimum—убытокъ, сопряженный съ несвоевременностію прибытія товара, и усиленныя хлопоты о немедленномъ сбытѣ его. Въ цифрахъ выразится это такъ: желѣзная дорога—отъ 9 до 90 рублей самое большее и самое меньшее—0, товаро-хозяинъ—въ первомъ случаѣ 2,400 р. (средняя цѣна мяса), во второмъ—отъ 240 до 480 р. (отъ 10 до 20% стоимости товара).

По § 3-му при потерѣ именной квитанціи кладь выдается чрезъ 7 сутокъ послѣ срока, исчисленнаго § 1 на доставку (а если товаръ прибылъ ранѣе этого срока, то чрезъ 8—14 дней), по удостовѣреніи формальнымъ порядкомъ личности получателя, съ отобраніемъ отъ него подписки и принятіи имъ на себя всей отвѣтственности за неправильное полученіе; въ этомъ параграфѣ намъ кажется страннымъ, почему назначено 7 сутокъ, а не двое; мы никакъ не думаемъ, чтобы это правило существовало въ виду того, что существуетъ особая такса платы за храненіе (въ извлеченіи почему-то не обозначенная), уплатѣ которой подлежатъ и товары, не принятые за потерею квитанціи, именно: за храненіе сверхъ 2-хъ сутокъ полагается: за одни сутки 1 р. 20 к., за двое 2 р. 40 к. и т. д. Намъ кажется, во 1-хъ, что двое сутокъ совершенно достаточно для засвидѣтельствованія личности, и, во 2-хъ, что если для кого этого недостаточно, тотъ уплаты штрафа не избѣжитъ. §§ 4—9 служатъ дополненіемъ къ предъидущимъ. По § 5 „за обозначенное ниже“ (хотя неизвѣстно гдѣ „ниже“, тѣмъ не менѣе существующее) „вознагражденіе желѣзная дорога принимаетъ на себя родъ банковой операціи по переводу слѣдующихъ за товаръ суммъ, т. е. принимаетъ отъ получателя товара деньги за него и переводитъ ихъ хозяину товара за вознагражденіе“; если взять во вниманіе установившіеся въ банкахъ сроки для переводовъ, ограничивающіеся 2—3 днями и въ крайнемъ случаѣ (при посредствѣ телеграфа) нѣсколькими часами, выходитъ, что желѣзнодорожные сроки для выполненія этой операціи, именно отъ 2-хъ до 3 мѣсяцевъ, очень длинны, что весьма стѣснительно для торговцевъ, потому что деньги въ этотъ періодъ времени для нихъ совершенно

непроизводительны. По § 6 излишне перебранные провозные и дополнительные платежи должны быть возвращены по принадлежности, т. е. если станція пріема товара сдѣлаетъ неправильный разсчетъ за провозъ его до пункта назначенія и вслѣдствіе этого въ кассу желѣзной дороги будутъ уплачены излишнія деньги, то таковыя будутъ возвращены, если объ этомъ будетъ заявлено не позднѣе 2-хъ мѣсяцевъ со дня выдачи товара, а по позднѣйшимъ заявленіямъ не только не производится никакихъ уплатъ, но даже не принимаются и самыя заявленія. При своевременности заявленій, излишне перебранныя деньги возвращаются изъ кассы желѣзной дороги въ теченіи неопредѣленнаго времени (на практикѣ—отъ 10 до 12 мѣс.), причемъ разсчетъ дѣлается на станціи выдачи клади. Намъ кажется, что 2-хъ мѣсячный срокъ для подачи заявленія слишкомъ кратокъ въ виду, напр., такихъ обстоятельствъ: во 1-хъ, владѣлецъ клади, при разнообразіи тарифовъ и періодическихъ измѣненіяхъ ихъ, легко можетъ не знать дѣйствительной цифры стоимости провоза, тѣмъ болѣе, что желѣзнодорожные агенты, для которыхъ знаніе тарифовъ, полагаемъ, обязательно, далеко неохотно удостоиваютъ публику разъясненіями, и, во 2-хъ, кладь, доставленная хозяиномъ ея на станцію, можетъ пролежать на ней до погрузки въ вагоны неопредѣленное время; хозяину клади немыслимо дожидаться нѣсколько мѣсяцевъ, когда на нее будетъ выдана квитанція, вслѣдствіе чего онъ можетъ отлучиться и поручить полученіе квитанціи другому лицу, а также и пересылку ея по принадлежности, о переборѣ же узнать тогда, когда установленный двухмѣсячный срокъ уже истечетъ; кромѣ того, заявленіе о переборѣ должно быть сдѣлано не агенту станціи отправленія, а агенту или управленію дороги, на пункты которой кладь отправлена, что также весьма затруднительно и совершенно непонятно при существованіи конвенцій между дорогами. Въ параллель этому § долженъ быть приведенъ § 8-й, по которому за неправильное опредѣленіе рода товара и за происшедшій отъ того недоборъ отвѣтственность относится прямо на счетъ недобросовѣстности отправителя, за что онъ карается удвоенной разницею между той суммой, какая слѣдуетъ за провозъ по классификаціи и той, какая уплачена, что исполняется, конечно, немедленно при выдачѣ товара; затѣмъ въ этомъ же § употреблено вы-

раженіе „настоящаго договора“, которое для насъ совершенно непонятно. По § 7 вознагражденіе за пропажу клади опредѣляется по дѣйствительной стоимости ея и никакъ не дороже суммъ, опредѣленныхъ этимъ §, хотя обозначенныя цѣны далеко не высшія. По примѣчаніямъ къ § 7: а) въ случаѣ истребленія клади пожаромъ на станціяхъ или въ пути, хозяинъ клади, чтобы получить за нее вознагражденіе, опредѣленное § 7-мъ, долженъ доказать, что въ гибели его товара виновна желѣзная дорога; такимъ образомъ, во все время нахожденія товара на желѣзнодорожныхъ пунктахъ и въ самомъ пути, товаръ долженъ быть подъ надзоромъ его хозяина, иначе доказать виновность дороги, если это потребуется, будетъ болѣе нежели трудно; г) за порчу и гибель товара, легко приходящаго въ броженіе и гніеніе, и за порчу отъ жары и мороза желѣзная дорога не отвѣчаетъ (хотя можетъ безнаказанно замедлить провозъ его на 32-хъ верстномъ разстояніи на 11 сутокъ); принятая безъ „письменнаго“ заявленія получателемъ кладь, въ какомъ бы видѣ ни была, не подлежитъ отвѣтственности со стороны дороги, слѣдовательно словесныя заявленія не имѣютъ мѣста. Можно себѣ представить положеніе получателя неграмотнаго или не владѣющаго достаточнымъ знаніемъ для изложенія заявленія на какой нибудь желѣзнодорожной станціи, находящейся среди чистаго поля гдѣ нибудь въ степи. Примѣчаніе 3-е къ тому же параграфу еще подробнѣе повторяетъ тоже правило.

Кромѣ того, считаемъ необходимымъ заявить подкоммиссіи о слѣдующихъ мѣстныхъ неудобствахъ ст. Раненбургъ: 1) Товаръ, по правиламъ, тогда только входитъ въ очередь и подлежитъ отправкѣ, когда онъ вывезенъ на товарную платформу и заявленъ въ конторѣ станціи, между тѣмъ товарная платформа такъ мала, что часто случается товаръ помѣщать не на платформѣ, а около платформы, на землѣ, на подкладкѣ изъ нѣсколькихъ шпалъ, укладываемыхъ лишь такъ, чтобы товаръ кое-какъ лѣпился на нихъ, причемъ нижніе ряды болѣе или менѣе принимаютъ грунтовую сырость въ себя, а боковые и верхніе подвержены дѣйствію дождя, снѣга при оттепели, домашнихъ животныхъ и птицы; при всемъ этомъ желѣзная дорога за подмочку сверху, съ боковъ, въ срединѣ и за порчу коровами, свиньями, собаками (такъ называемый погрузной дворъ ничѣмъ не огороженъ и не мощенъ) совершенно не отвѣчаетъ. 2) Для сообщенія мѣстности, лежащей по сю сторону путей, съ вокзаломъ устроенъ переѣздъ до такой степени неудобный, что представляетъ собою родъ ловушки, будучи устроенъ въ выемкѣ, заслоняющей путь своими откосами въ обѣ стороны, съ крутыми спусками на пути съ обѣихъ сторонъ. Къ числу мелкихъ неудобствъ слѣдуетъ отнести: 1) взиманіе платы за проѣздъ провожатыхъ животныхъ, помѣщающихся въ скотскихъ вагонахъ, по пассажирскому тарифу 3-го класса, и 2) взиманіе денегъ на гербовой сборъ за марки, наклеиваемыя на накладныя, кромѣ наклеиваемыхъ на квитанціи. Затѣмъ считаемъ долгомъ высказать подкоммиссіи, что самая главная несправедливость заключается въ чрезмѣрно высокомъ тарифѣ за провозъ мѣстныхъ грузовъ, послѣдствіемъ чего является прогрессивное обѣдненіе здѣшняго края. Для лучшаго уясненія этого обстоятельства можетъ служить слѣдующій примѣръ: 1 вагонъ хлѣба: муки, ржи, овса и т. п. представляетъ цифру стоимости въ 280—300 руб., стоимость провоза до Москвы (320 в.) этого товара съ вагона обходится въ 70 р. 78 к. или за провозъ 4-хъ вагоновъ здѣшняя мѣстность расплачивается съ желѣзной дорогой однимъ изъ нихъ, слѣдовательно въ теченіе каждаго 4-хъ лѣтняго періода времени желѣзная дорога поглощаетъ годовую производительность края со всѣмъ трудомъ какъ самаго населенія, такъ управляющихъ этимъ населеніемъ правительственныхъ и общественныхъ учрежденій и властей. Между тѣмъ провозъ тѣхъ же 600 пудовъ того же хлѣба, напр., изъ Саратова до Ревеля (1,726 в.) обходится въ 186 р. 60 к., т. е. на 320 в. приходится только 34 р. 62 к. Хотя несомнѣнно, что приведенное обстоятельство главнѣйшимъ образомъ гибельно отражается на земледѣліи и землевладѣніи, но не мало заинтересованъ въ этомъ и купецъ на основаніи, во 1-хъ, того, что $1/4$ часть торговаго капитала должна быть непроизводительно отдѣлена на оправданіе этого высокаго тарифа, и, во 2-хъ, что для купца въ высокой степени интересно возвышеніе уровня благосостоянія земледѣльца и сельскаго хозяина и совершенно безразлично, прибавится ли гдѣ въ Ниццѣ лишній дворецъ или на швейцарскомъ озерѣ фантастическая вилла, и невольно беретъ страхъ за будущее, если наши труды, силы и деньги, словомъ—весь результатъ производительности будетъ переходить за предѣлы отечества. Мы не рѣшились бы пространнымъ изложеніемъ утруждать

подкоммиссію, если бы не опасались умолчаніемъ нарушить Высочайшую волю, учредившую ее.

Подписали 23 мѣстныхъ землевладѣльцевъ и купцовъ.

№ 16.

Грузоотправителей и землевладѣльцевъ козловскаго уѣзда.

1. Платформы для храненія грузовъ недостаточны при скопленіи товара. Объемъ ихъ, для каждой станціи, опредѣляется среднимъ годовымъ оборотомъ грузовъ, но установленныя для этого правила неизвѣстны отправителямъ. Если правила существуютъ, то они должны быть опубликованы, чтобы вызвать заявленіе о ихъ несоблюденіи. Изъ ближайшихъ къ Козлову станцій въ Хоботовѣ нѣтъ крытой платформы, въ Богоявленскѣ она чрезвычайно мала, а по ряжско-вяземской дорогѣ почти нѣтъ крытыхъ платформъ, исключая городовъ Ефремова и Скопина. На всѣхъ существующихъ крытыхъ платформахъ крыши такъ узки, что боковой дождь подмачиваетъ первые ряды мѣшковъ; слѣдуетъ предписать, чтобъ навѣсы крышъ были возможно большіе и низкіе, такъ чтобы товаръ подъ ними оставался сухимъ. Необходимо или навѣсъ крыши дѣлать ниже, или обшивать бока досками, или, наконецъ, принять систему задвижекъ, какъ на николаевской желѣзной дорогѣ.

2. Пропуски, выдаваемые отправителямъ для пріема ихъ груза на платформы, содержатъ въ себѣ только обозначеніе количества товара или числа вагоновъ. Необходимо установить, чтобы артельщикъ при пріемѣ товара обозначалъ на пропускѣ, въ какомъ видѣ онъ его принялъ, т. е. что товаръ не подмоченъ и мѣшки цѣлы. Въ настоящее время такія отмѣтки дѣлаются на квитанціяхъ при отправленіи груза, но если онъ долгое время пролежалъ на станціи, то и товаръ, и мѣшки могли быть испорчены безъ вины отправителя, и онъ не имѣетъ никакого способа взыскать вознагражденіе за понесенный имъ ущербъ. По линіи Тамбовъ-Саратовъ заведенъ порядокъ выдачи пропусковъ, который ведетъ къ злоупотребленіямъ; пропуски выдаются до предъявленія груза, такъ что отправитель, получившій пропускъ на 100

вагоновъ, можетъ представить только грузъ на 10 вагоновъ, остальные пропуски остаются у него на рукахъ; онъ можетъ или перепродать ихъ, или представить остальной грузъ позднѣе, сохраняя за собой первенство въ очереди. Такимъ образомъ, послѣдующіе отправители, хотя и представили свой грузъ на платформу вслѣдъ за 10-ю означенными вагонами и ранѣе остальныхъ 90, на которые уже былъ выданъ первый пропускъ, должны однако ждать очереди. О послѣдствіяхъ такого порядка излишне распространяться. Слѣдуетъ, по крайней мѣрѣ, установить, чтобы пропуски на товаръ, который не былъ предъявленъ на платформу въ теченіи того же дня, были уничтожены, чтобы дать возможность послѣдующимъ отправителямъ занимать очередь по дѣйствительному предъявленію груза. Но для большаго еще огражденія отъ злоупотребленій, желательно завести у артельщиковъ, принимающихъ грузы на платформы, книги для вписыванія привезеннаго товара; тогда очередь считалась бы по №№ этихъ книгъ, а не по №№ пропусковъ. При существующихъ же порядкахъ на станціяхъ считается наличнаго груза то количество, которое обозначено въ пропускахъ, хотя въ дѣйствительности можетъ находиться на лицо только незначительная часть этого груза.

3. По линіи Козловъ-Рязань порядокъ отправленія вполнѣ правильный, но есть неудобство другаго рода, а именно: пріемъ грузовъ на Грязи не допускается на ст. Козловъ-Рязанскій, и отправители могутъ грузить свой товаръ только на ст. Козловъ-Воронежскій, которая отстоитъ на 4 в. отъ города и бываетъ совершенно недоступна вслѣдствіе дурныхъ дорогъ. Возраженія, которыя могли бы быть представлены со стороны удобствъ козлово-воронежской дороги, устраняются тѣмъ обстоятельствомъ, что подобная передача существуетъ для грузовъ на Тамбовъ. Во всякомъ случаѣ, необходимость грузить на станціи Козловъ-Воронежскій составляетъ серьезное стѣсненіе при отправленіи грузовъ на Орелъ-Ригу и нельзя не обратить на него вниманія подкоммиссіи.

4. Неосторожное обращеніе съ грузами можетъ быть выставлено здѣсь лишь въ тѣхъ обстоятельствахъ, которыя допускаютъ нѣкоторое обобщеніе, а именно: слѣдуетъ безусловно запретить употреблять крюки при нагрузкѣ мѣшковъ; это практикуется для удобства артельщиковъ, но мѣшки рвутся и зерно высыпается. Кромѣ

того, вагоны такъ наполняются, что дверь напираетъ на нѣкоторые мѣшки, и они дорогой протираются; такъ какъ этотъ случай не единичный, то слѣдуетъ установить то правило, чтобы оставлять нѣкоторое разстояніе между мѣшками и дверью вагона.

5. Переборы по квитанціямъ составляютъ одинъ изъ самыхъ серьезныхъ поводовъ къ жалобамъ. При отправленіи товара, нельзя получить квитанціи въ тотъ же день; когда отправитель является на слѣдующій день за полученіемъ квитанціи, часто бываетъ, что грузъ уже отправленъ съ сопровождающими его документами; если онъ усматриваетъ, что провозная плата обозначена неправильно, то ему отвѣчаютъ, что нельзя уже исправить ошибки, потому что дубликатъ квитанціи отосланъ, и что ошибка можетъ быть исправлена при полученіи. Если же получающій грузъ заявляетъ, что на квитанціи обозначена излишняя провозная плата, то ему отвѣчаютъ: мы должны взыскать по квитанціи, а вамъ предоставляется взыскивать переборы на станціи отправленія. Слѣдовательно, въ обоихъ случаяхъ переборъ не опровергается, но хотя онъ еще не взысканъ, однако приходится сначала его внести, а потомъ предъявить искъ. А сумма такихъ переборовъ бываетъ до того значительна, что одному изъ козловскихъ отправителей пришлось взыскивать до 15 тысячъ руб. и дѣло длилось около 3-хъ лѣтъ, послѣ чего деньги были, наконецъ, выплачены, но безъ начета процентовъ. Весьма существенно было бы постановить, чтобы, въ случаѣ излишне обозначенной на квитанціи платы, получающій грузъ имѣлъ бы право внести только слѣдующее съ него по тарифу, и чтобы оба управленія желѣзныхъ дорогъ вѣдались между собою объ исправленіи сдѣланной ошибки. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда почему либо излишняя плата была уже внесена, слѣдуетъ опредѣлить срокъ для возвращенія перебора и установить извѣстный помѣсячный процентъ за просрочку.

6. Тарифы на отправленіе грузовъ по главнымъ линіямъ должны быть общедоступны и общеизвѣстны во избѣжаніе подобныхъ переборовъ. Слѣдуетъ обязать управленія желѣзныхъ дорогъ имѣть ихъ на станціяхъ для продажи и озабочиваться о томъ, чтобы ихъ всегда было достаточное число экземпляровъ. Кромѣ того, они должны быть вывѣшены на всѣхъ главныхъ станціяхъ той же группы. Наконецъ, крайне желательно, чтобы измѣненія въ тарифахъ были

публикованы, по крайней мѣрѣ, за 2 мѣсяца и не только въ газетахъ, но и вывѣшены заблаговременно на главныхъ станціяхъ.

7. Наложеніе платежа за товаръ на получателя составляетъ существенное удобство для торговыхъ оборотовъ, но оно требуетъ установленія нѣкоторыхъ опредѣленныхъ правилъ. Въ настоящее время, когда дѣло идетъ о значительныхъ суммахъ, получатель вноситъ всѣ деньги сполна одновременно съ выдачею ему груза, но отправитель получаетъ съ желѣзной дороги слѣдующую ему сумму иногда спустя 2 и 3 мѣсяца; при такихъ промедленіяхъ становится почти невозможнымъ пользоваться этимъ удобствомъ. Слѣдуетъ опредѣлить срокъ для врученія денегъ отправителю, принявъ за норму разсчетъ товарнаго движенія, съ надбавкой извѣстнаго помѣсячнаго процента по истеченіи назначеннаго срока.

8. Гербовыя марки въ настоящее время наклеиваются на квитанціяхъ и, кромѣ того, взыскиваются деньги на гербовыя марки для пропусковъ на тотъ же товаръ, оба раза на счетъ отправителя.

9. При провозѣ живаго скота съ саратовской дороги слѣдуетъ указать на излишнее задержаніе его на передаточныхъ станціяхъ, а именно: въ Тамбовѣ, при передачѣ съ одной станціи на другую, вагоны задерживаются полсутокъ и сутки и столько же времени теряется между здѣшними станціями Козловъ-Тамбовскій и Козловъ-Рязанскій. При перевозѣ живья такое промедленіе довольно чувствительно.

10. Громоздкія вещи, напр. сани, не принимаются на страхъ при отправленіи съ товарными поѣздами, и потому нѣтъ обезпеченія въ вознагражденіи за поломки.

11. Страхованіе багажа пассажировъ существуетъ только номинально. Требуется, чтобы багажъ былъ предъявленъ за 2 часа до отхода поѣзда, но служащихъ для пріема почти никогда нѣтъ на лицо. Слѣдуетъ также установить, чтобы багажъ, предъявленный для страхованія, досматривался только въ исключительныхъ случаяхъ или вовсе не досматривался.

12. Относительно пассажирскаго движенія нельзя не заявить полнаго пренебреженія къ удобствамъ публики при назначеніи росписаній; къ тому же они мѣняются внезапно, и слѣдуетъ, по меньшей мѣрѣ, установить, чтобы новыя росписанія были за мѣсяцъ впередъ публикованы въ газетахъ и вывѣшены на главныхъ стан-

ціяхъ той же группы. Даже существующихъ росписаній сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ нельзя иногда найти на стѣнахъ станцій. По тамбовской губ. соединеніе губернскаго города съ уѣздными: Борисоглѣбскомъ, Липецкомъ и Моршанскомъ въ высшей степени неудобно.

Подписано 13 землевладѣльцами и торговцами козловскаго уѣзда.

№ 17.

Козловской уѣздной земской управы, тамбовской губерніи.

Подкоммиссія дорогъ юго-восточнаго района проситъ управу привести въ возможно систематическій порядокъ свѣдѣнія и данныя о производительности и торговлѣ мѣстностей, входящихъ въ составъ района козловской, тамбовской и воронежской дорогъ, и указать, насколько желѣзныя дороги удовлетворяютъ потребности въ передвиженіи товаровъ и пассажировъ.

Производительность козловскаго уѣзда опредѣляется такъ: всей земли въ козловскомъ уѣздѣ состоитъ 535,414 десятинъ, въ томъ числѣ у податнаго сословія 352,689, у частныхъ землевладѣльцевъ 182,725 десятинъ, у податнаго сословія усадебной земли 15,817 десят. и сѣнокосной 24,191 десятина, у частныхъ землевладѣльцевъ усадебной 2,765 и сѣнокосной 19,594 десят. За исключеніемъ этихъ земель, какъ необходимыхъ только для собственнаго хозяйства каждаго, останется земли производительной у крестьянъ 312,681 и у частныхъ землевладѣльцевъ 160,366 десятинъ. Изъ этого количества засѣвается крестьянами: рожью 90,812, пшеницею 1,088, овсомъ 55,503, просомъ 30,730, гречихою 16,655, ячменемъ 804, льномъ, коноплей, горохомъ и картофелемъ 12,162 десятины; частными землевладѣльцами: рожью 43,465, пшеницею до 9,000, овсомъ 29,700, ячменемъ 864, гречихою 9,955 десятинъ, просомъ до 10,000, горохомъ и другими хлѣбами 2,747 десятинъ. Какъ ленъ, конопля, ячмень и картофель расходуются на мѣстахъ и въ продажу не поступаютъ, то управа и не приняла ихъ въ разсчетъ при исполненіи настоящаго требованія подкоммиссіи, а ограничилась указаніями урожая только тѣхъ хлѣбовъ, которые, за удовлетвореніемъ потребностей мѣстнаго населенія, идутъ въ продажу. Для болѣе вѣрнаго опредѣленія количества уродившагося хлѣба, управа приняла урожай по пятилѣтней сложности, исключивъ 1875 годъ, который, по совершенному неурожаю, не можетъ быть принятъ въ соображеніе, и сдѣланный такимъ образомъ выводъ показалъ, что въ 1873, 1874, 1876, 1877 и 1878 годахъ родилось озимаго хлѣба 4.565,418 четверт., пшеницы 353,080, овса 3.346.532, проса 1.425,555, гречихи 425,760 четвертей, всего же вообще родилось ржи 4.565,418, пшеницы, гречихи, овса и проса 5.550,927 четвертей. Расходъ же этого урожая представляется въ слѣдующемъ видѣ: населеніе козловскаго уѣзда составляетъ 241,339 душъ обоего пола и до 30,000 населенія въ городѣ. Для продовольствія въ теченіе года 271,339 душъ, полагая на каждаго въ годъ двѣ съ половиною четверти ржи и полчетверти пшеницы, крупъ и пшена, потребуется 678,348 четвертей ржи и 135,669 четвертей пшена, крупъ и пшеницы, а въ теченіи пяти лѣтъ ржи 3.391,735, пшеницы, пшена и крупъ 678,345 четвертей. На посѣвъ издержано озимаго хлѣба 661,385, овса 852,030, проса 50,910, гречихи 133,050 и пшеницы 50,440 четвертей. Слѣдовательно, изъ пятилѣтняго урожая, за пятилѣтнимъ расходомъ, осталось ржи 512,298, овса 2.494,502 четвертн. Но этого остатка въ овсѣ считать не слѣдуетъ, потому что онъ почти весь расходуется на мѣстѣ, также весь расходуется и ячмень. Изъ урожая пшеницы, проса и гречихи, отдѣливъ на продовольствіе населенія 678,345 и на посѣвъ 234,400 четвертей, останется 1.291,650 четвертей или на одинъ годъ ржи 102,459, пшеницы, проса и гречихи 258,330 четвертей, и все это идетъ въ продажу, а слѣдовательно и отправляется по рязанской дорогѣ.

Что же касается до предложеннаго подкоммиссіею вопроса о торговлѣ, то, разумѣя здѣсь торговлю тоже жизненными припасами, какъ-то мясомъ и рыбою, управа считаетъ возможнымъ объяснить, что изъ Козлова по рязанской дорогѣ отправляется свиней живьемъ и въ тушахъ отъ 50 до 70 тысячъ пудовъ. Въ Козловѣ убивается до 40,000 штукъ коровъ и быковъ. Вѣсъ коровы обыкновенно опредѣляется отъ 10 до 12, а быка отъ 15 до 20 пудовъ. Какъ быковъ убивается несравненно болѣе, чѣмъ коровъ, то, пола-

гая средній вѣсъ въ одной убитой скотинѣ 15 пудовъ, окажется, что вѣсъ 40,000 убитыхъ въ Козловѣ скотинъ составитъ 600,000 пудовъ, и это мясо убитыхъ скотинъ отправляется по рязанской дорогѣ, по этой же дорогѣ отправляется рогатый скотъ живьемъ. Отправка его начинается съ апрѣля мѣсяца и идетъ до сентября. Въ каждый мѣсяцъ отправляется отъ 10 до 13 тысячъ скотинъ. Рыбная торговля хотя тоже развита въ Козловѣ, но рыба изъ Козлова не идетъ, а, напротивъ, сюда идетъ преимущественно съ Волги, и поэтому насколько удовлетворяетъ потребностямъ рыбополучателей грязе-царицынская дорога—управа сказать не можетъ.

Относительно неудовлетворенія дорогами требованій грузоотправителей слуховъ отъ грузоотправителей до управы никакихъ не доходило, но управа считаетъ своею обязанностью сказать, что, при покупкѣ хлѣба торговцами у землевладѣльцевъ, первые всегда назначаютъ срокъ доставки хлѣба къ станціи желѣзной дороги, а при пропускѣ этого срока торговцы сторгованнаго хлѣба, даже съ уступкою цѣны, не принимаютъ. Такое явленіе положительно указываетъ на недостаточность перевозочныхъ средствъ; тоже заключеніе можно вывести изъ храненія хлѣба на платформахъ, которыя сверхъ того, оставаясь совершенно открытыми съ боковъ, слишкомъ сильно вліяютъ на качество хлѣба, который, выйдя съ платформы уже попортившимся, приходитъ на мѣсто испорченнымъ.

О пассажирскомъ движеніи тоже управа находитъ нужнымъ указать на два случая, на которые слѣдуетъ подкоммиссіи обратить вниманіе:

1. Въ февралѣ мѣсяцѣ текущаго года прибыли въ Козловъ два пассажира: одинъ, ѣхавшій изъ Самары въ Ростовъ-на-Дону, а другой изъ Воронежа на Москву, оба по билетамъ прямаго сообщенія, но, по прибытіи въ Козловъ, заболѣли и поступили въ больницу, когда же оправились въ здоровьѣ, то дорога уже не повезла ихъ по билетамъ, ими купленнымъ, а когда они оказались безъ средствъ на покупку новыхъ билетовъ, то управа хотя и просила управляющихъ дорогами выслать билеты безплатные, но они высланы были тогда, когда пассажиры были уже отправлены. Въ устраненіе этого полезно было бы уничтожить срокъ дѣйствія билетовъ прямаго сообщенія; тогда пассажиръ, оплатившій этотъ билетъ, не тратился бы на покупку его въ другой разъ. Конечно,

удержаніе срока дѣйствительности такихъ билетовъ не безвыгодно для дороги, но весьма невыгодно отзывается на пассажирахъ, подобно заболѣвшимъ въ Козловѣ, не имѣвшимъ никакихъ средствъ на покупку новыхъ билетовъ.

2. За Ряжскомъ въ полую воду снесенъ былъ мостъ желѣзной дороги. Прибывшіе къ мѣсту крушенія моста пассажиры, а съ ними и дѣти, проѣзжавшіе или къ родителямъ, или въ учебныя заведенія, должны были пробыть на этомъ мѣстѣ до трехъ сутокъ, многіе безъ всякихъ средствъ на продовольствіе, и администрація желѣзной дороги не обратила никакого вниманія на этихъ несчастныхъ, а потому полнѣйшая справедливость требуетъ, чтобы, при повтореніи подобнаго случая, желѣзная дорога принимала на себя, на время остановокъ движенія, попеченіе и о продовольствіи и о помѣщеніи пассажировъ. Объ этомъ управа имѣетъ честь увѣдомить подкоммиссію дорогъ юго-восточнаго района.

№ 18.

Козловской городской управы.

Вслѣдствіе отношеній оной подкоммиссіи, отъ 23 марта и 1 мая сего года за №№ 50 и 323, управа имѣетъ честь увѣдомить, что о прибытіи ея въ Козловъ граждане города и въ особенности товароотправители извѣщены.

Вмѣстѣ съ симъ управа, съ своей стороны, имѣетъ честь доставить свои соображенія относительно вліянія желѣзныхъ дорогъ на экономическія условія города.

До устройства желѣзной дороги г. Козловъ былъ рынкомъ торговли, особенно хлѣбной. Хлѣбъ привозился изъ козловскаго уѣзда, а также изъ другихъ мѣстъ губерній: тамбовской, воронежской и пензенской, и привозъ хлѣбныхъ продуктовъ простирался, особенно въ зимнее время, до тысячи и болѣе возовъ въ сутки, такъ что по отношенію къ хлѣбной торговлѣ г. Козловъ считался портовымъ. Кромѣ того, до проведенія дороги черезъ Козловъ былъ значительный провозъ разнаго рода товаровъ, и городъ занималъ

центральное положеніе для остановки и ночлега проѣзжающихъ. Все это давало возможность обывателямъ города вести огромные торговые обороты и тѣмъ доставляло имъ пользу, а съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, въ особенности далѣе Козлова, по трактамъ воронежскому и тамбовско-саратовскому, привозъ въ городъ хлѣба прекратился и вообще торговля по всѣмъ отраслямъ упала, отъ чего Козловъ совершенно утратилъ значеніе портоваго города, и жители лишились доходовъ. Изъ устроенныхъ, съ громадною затратою капиталовъ, до двухсотъ постоялыхъ дворовъ осталось не болѣе десятой части, но и тѣ едва поддерживаютъ свое значеніе. Такимъ образомъ, въ общей сложности, Козловъ много потерялъ отъ проведенія желѣзныхъ дорогъ. Между тѣмъ расходы города увеличились, потому что черезъ него постоянно проходятъ партіи военныхъ чиновъ и каждый разъ останавливаются на дневки, такъ что по необходимости городу приходится отправлять квартирную повинность и натурою у обывателей, и посредствомъ найма помѣщеній. Тѣмъ не менѣе остановки партій въ Козловѣ нерѣдко происходятъ оттого, что при станціи дороги нѣтъ помѣщенія, гдѣ бы онѣ могли ожидать прибытія поѣзда, съ которымъ должны отправляться далѣе, и въ другихъ случаяхъ стоянки.

Въ виду сего и такъ какъ желѣзныя дороги, занимая въ предѣлахъ города выгонныя земли, пользуются значительными доходами, управа полагала бы весьма справедливымъ подчинить ихъ, наравнѣ съ жителями, городскому сбору, указанному въ 129 ст. городоваго положенія.

№ 19.

Предсѣдателя тамбовской губернской земской управы.

Въ дополненіе неудобствъ, указанныхъ въ запискѣ козловскихъ грузоотправителей, тамбовскіе грузоотправители добавили слѣдующее:

Направленіе грузовъ дѣлается желѣзными дорогами не въ интересѣ отправителей, а въ интересахъ желѣзныхъ дорогъ. Грузы, отправляющіеся изъ тамбовской губерніи на сѣверъ, находятся въ прямой зависимости отъ времени года; пока существуетъ навигація, всѣ грузы идутъ въ Петербургъ; съ закрытіемъ навигаціи грузы направляются на Ревель, когда же замерзаетъ ревельскій портъ, грузы идутъ южнѣе—на Ригу. Южная дорога грязе-царицынская, подавая хлѣбъ на Ригу и Ревель, представляетъ постоянно одно явленіе, которое задерживаетъ массы хлѣба на дорогѣ: это то, что дорога эта предлагаетъ сколько угодно вагоновъ на Петербургъ, а отказываетъ въ вагонахъ на Ригу и Ревель. Отъ того залежаніе грузовъ на грязе-царицынской дорогѣ—явленіе постоянное. Такимъ образомъ отправителю выгодно везти хлѣбъ въ Ригу и въ Ревель, а желѣзной дорогѣ—въ Петербургъ; желательно, чтобы количество вагоновъ соображалось бы съ направленіемъ хлѣба, а не съ разчетомъ желѣзныхъ дорогъ.

Условія отправки грузовъ изъ г. Тамбова весьма неблагопріятны вслѣдствіе низкаго тарифа саратовской дороги. Такъ, нѣкоторые сорта хлѣбовъ идутъ назадъ до Разсказова, чтобы воспользоваться низкимъ тарифомъ (такъ изъ Аткарска въ Петербургъ 30 к. съ пуда, а изъ Тамбова 50 к.), или направляются зимнимъ путемъ въ Моршанскъ.

Нагрузка вагоновъ въ Тамбовѣ стоитъ 9 руб., тогда какъ въ другихъ мѣстахъ только шесть рублей.

Доплаты на мѣстахъ полученія товара дѣлаются часто, также и вещей. Такъ, за дрожки, посланные изъ Тамбова, взято 8 р. сер., а въ Аткарскѣ довзыскано три руб.

Пропажа товара тоже случается часто. Такъ, по показанію г. Ч., отправляемая имъ въ Москву наливка никогда не приходитъ въ

томъ количествѣ бутылокъ, въ которомъ отослана. Г. П. заявилъ, что изъ 12 полученныхъ имъ бутылокъ было 9 выпито. Посланные въ Ростовъ чулки въ 4-хъ вагонахъ пропадали 4 мѣсяца; адресатъ требуетъ неустойки, а желѣзная дорога требуетъ съ отправителя за то, что 4 вагона были заняты его товаромъ 4 мѣсяца. 4 вагона съ углемъ были самой дорогой перегружены почему-то, и такъ какъ номера вагоновъ не пришлись съ номерами, означенными въ накладной, то грузъ не выдавали три недѣли, и когда, наконецъ, дѣло объяснилось, то съ адресата потребовали 180 р. за полежалое, и выгоднѣе было отказаться отъ груза, который стоилъ меньше.

Страхованіе багажа дѣло тоже невозможное. Г. П. показалъ, что онъ явился за часъ до отправленія поѣзда и никого добиться не могъ, а когда начались звонки, тогда сказали ему, что некогда.

Подъѣздные пути къ станціямъ въ очень плохомъ положеніи, напр., отъ г. Тамбова до станціи саратовской дороги путь объѣзжается стороной, также на станціи „Платоновка", къ которой со стороны большой дороги на разстояніи 300 саж. нѣтъ доступа. На той же станціи „Платоновка" 5 марта пассажирская комната не была топлена; поѣздъ запоздалъ на 4 часа, и пассажиры сидѣли все время въ нетопленой комнатѣ.

Низкія платформы чрезвычайно неудобны для пассажировъ, и женщины часто падаютъ.

Выдача квитанціи происходитъ на другой или третій день по отправкѣ товара; въ Москву квитанція не придетъ во-время, и тамъ платятъ за полежалое. Желательно, чтобы квитанціи выдавались немедленно и чтобы въ конторахъ вывѣшивалось, какой товаръ пришелъ.

Десятичные вѣсы не вездѣ вѣрны. Такъ, одинъ чемоданъ, вѣсившій 38 ф., на разныхъ станціяхъ имѣлъ отъ 1 п. 17 ф. до 1 п. 18 ф. вѣсу.

Тарифъ на пшеничную муку, сравнительно съ зерномъ, великъ, въ особенности принимая въ разсчетъ то, что риска для муки несравненно менѣе, чѣмъ для зерна.

Прасолы заявили, что въ вагонахъ духота, скотъ мучится, а водопои недостаточны и прогулы на станціяхъ слишкомъ длинны.

Инспекція не принимаетъ никакого участія въ судьбѣ и интересахъ грузоотправителей и пассажировъ. Служащіе относятся грубо и видимо не желаютъ, чтобы ихъ безпокоили. Случалось, что когда требуютъ книгу для жалобъ, то немедленно раздавался второй звонокъ.

Въ заключеніе должно сказать, что многіе той вѣры, что посредствомъ подкуповъ можно жить въ ладу съ желѣзными дорогами, поэтому они не заинтересованы показывать всю правду, ибо могутъ только проиграть. Всѣ же вообще того мнѣнія, что при настоящемъ порядкѣ вещей на желѣзныя дороги нѣтъ никакого суда и расправы.

№ 20.

Тамбовскаго купца Слетова.

1. Крытыя платформы для товаровъ неудобны тѣмъ, что во время дождей или снѣга боковой дождь всегда повреждаетъ хлѣбный грузъ. Полезно бы обшить бока тесомъ, а для ввоза и нагрузки хлѣба оставить двери между столбовъ (по примѣру платформъ николаевской дороги); для хлѣба же, складываемаго на открытыхъ платформахъ, пока не прибавится крытыхъ, необходимо имѣть достаточное количество брезентовъ, которыхъ на всѣхъ станціяхъ весьма ограниченное количество, въ особенности на станціяхъ, гдѣ приливъ груза обильный; на такихъ станціяхъ и самихъ платформъ очень недостаточно.

2. Отказа въ пріемѣ грузовъ на станціи никогда не было и не слышно, потому что товароотправители по неволѣ соглашаются, при недостаткѣ помѣщеній, чтобъ не терять очереди, складывать товаръ на землю въ бунты, покрывая его собственными брезентами или рогожами, при чемъ станція, давая мѣсто на голой землѣ, требуетъ подписки отъ хозяина, что, въ случаѣ подмочки хлѣба, онъ не будетъ въ претензіи, чѣмъ дорога слагаетъ съ себя всякую отвѣтственность. При удовлетвореніи потребности, указанной въ первомъ пунктѣ, эти недостатки устранятся.

Что касается до подвижнаго состава, то на всѣхъ существующихъ дорогахъ его недостаточно, потому что отъ Москвы до Саратова три хозяина, одинъ главный—это Козловъ-Москва; отъ него зависятъ всецѣло Тамбовъ, Саратовъ и другія побочныя линіи. Сколько главному хозяину угодно дать вагоновъ, столько и даетъ; конвенціи на этотъ предметъ между дорогами заключены подъ давленіемъ этого хозяина; онъ старается прежде очистить вывозкой груза свои станціи: „Козловъ" „Раненбургъ" „Ряжскъ" и далѣе къ Москвѣ, чѣмъ и привлекаетъ къ себѣ грузы, затѣмъ уже удовлетворяетъ несоразмѣрно другія дороги. При распространеніи побочныхъ линій, а чрезъ то и усиленіе движенія и самой выручки на московско-козловской линіи, слѣдовало бы потребовать отъ этой богатой средствами дороги вагоновъ столько, сколько въ извѣстное время потребуется на побочныя, такъ называемыя питательныя, вѣтви, каковы: царицынская, тамбовская и сызранская. Въ настоящее время царицынская получаетъ не болѣе 20 вагоновъ, среднимъ числомъ, съ августа по мартъ; съ марта же мѣсяца, когда хлѣбъ успѣетъ испортиться, дается по 100 вагоновъ въ сутки.

3. Скорость или медленность выгрузки и нагрузки наблюсти не въ силахъ товароотправитель, а бѣда и горе ему отъ небрежности, съ какой совершается эта операція (нагрузка и выгрузка часто производится по ночамъ), тара, не только такая, какъ мѣшки и кули, страдаетъ, но и такая, какъ ящики и бочки, которые нерѣдко разрушаются отъ бросанія поденными рабочими, нанимаемыми артелью. Этотъ непорядокъ всегда даетъ отъ 1 до 10% убытку отправителю. При существующемъ порядкѣ, во время грузки и выгрузки товаровъ и багажа употребляются перемѣнные и неспособные поденные рабочіе. По уставу желѣзныхъ дорогъ, должна быть организованная артель на товарищескомъ правѣ, которая и несетъ всю отвѣтственность за потери товаровъ отъ небрежности. Но дорога всѣми мѣрами старается защищать артель, которая почти остается безнаказанной. Еще хуже бываетъ съ пассажирскимъ чемонданчикомъ въ 1 пудъ вѣсу: на него кладется сундукъ въ 6—10 пудъ вѣсу или ящикъ съ роялью въ 25 пудъ, чему я былъ неоднократно свидѣтелемъ. Для устраненія этой неисправности я предлагаю имѣть въ багажномъ вагонѣ отдѣленіе для легкаго багажа, затѣмъ, если возможно, при выгрузкѣ и нагрузкѣ багажа установить контроль

пассажировъ, а для груза—отъ товароотправителей. Замѣченный безпорядокъ могъ бы заявляться немедленно, помимо агентовъ дороги, жандарму и тотчасъ же записываться въ имѣющуюся у него книгу рукой пассажира или отправителя; болѣе чувствительный штрафъ за это съ артели, кромѣ возмѣщенія убытка хозяина товара, раза три—четыре наложенный, вывелъ бы этотъ безпорядокъ.

4. Не практичнѣе ли будетъ завести очереди ввоза хлѣбнаго груза по станціямъ каждаго хозяина дороги, а *главному* объ этомъ ежедневно давать знать: напримѣръ, перваго числа ввезено на станцію „Аткарскъ" 5 вагоновъ на вторую группу и 5 вагоновъ первой группы; „Ртищево" 10 вагоновъ второй группы и 5 вагоновъ первой; „Кирсановъ" второй группы 15 вагоновъ и первой группы 20 вагоновъ; всего 30 вагоновъ второй группы и 30 вагоновъ первой группы; всѣ эти 60 или по 30 вагоновъ на группу должны составлять одну очередь, какъ ввезенные въ одинъ день.

Дѣлается же такъ, что „Кирсановъ" и „Ртищево", какъ большія станціи, отправляютъ товаръ, ввезенный 5 числа, а „Разсказово" или „Тамала" не отправили грузы, ввезенные 1 числа. Про маленькія же станціи и говорить нечего; оттого-то грузы неравномѣрно скопляются, ихъ свозятъ преимущественно на большія станціи, гдѣ скорѣе отправка и правильнѣе очередь. Я живу, напримѣръ, въ 5 вер. отъ „Платоновки", а грузъ везу къ „Кирсанову", за 25 верстъ, ибо тамъ болѣе мѣстъ для склада и скорѣе отправка. За послѣдніе годы замѣчено, что „Тамбовъ" грузитъ хлѣбъ, не задерживая его болѣе недѣли на станціи; также замѣчено, что грузы, которые должны бы были отправиться съ станцій „Бурнакъ" и „Токаревка", грязе-царицынской дороги, направляются въ Тамбовъ, гдѣ грузъ, какъ сказано, не задерживается; подобной участи, какъ „Бурнакъ" и „Токаревка", ожидаютъ и другія станціи этой дороги.

5. При нагрузкѣ нерѣдко встрѣчается остатокъ товара отъ полнаго вагона, который не отправляется желѣзною дорогою, согласно правилъ, что обременительно для товароотправителя. Желательно облегчить этотъ порядокъ. На всѣхъ станціяхъ подобныхъ остатковъ очень много, изъ нихъ составляется полный вагонъ, слѣдовательно для дороги не можетъ быть обременительна очередная отправка и этихъ вагоновъ по однообразному тарифу; на практикѣ

же товаръ не отправляется, а берется съ хозяина полежалое, и если грузится, то по возвышенному тарифу.

6. Квитанціи на отправленый товаръ выдаются на предъявителя. Это очень затруднительно; слѣдуетъ возвратиться къ прежнему порядку и писать квитанцію по желанію хозяина товара.

7. Для перевозки скота вагоны у насъ безъ оконъ, загоновъ для него нѣтъ ни на одной станціи, водопоевъ тоже нѣтъ, даже изъ водокачекъ не даютъ воды, если бы потребовалось въ жаркое время напоить быковъ.

8. Слѣдуетъ допустить пассажировъ оставаться на станціи до пріѣзда поѣзда, съ которымъ онъ желаетъ отправиться, съ соблюденіемъ съ ихъ стороны правилъ приличія.

9. Если пассажиръ, получившій билетъ на извѣстный поѣздъ, не успѣлъ отправиться на немъ, то слѣдуетъ допустить его ѣхать съ слѣдующимъ поѣздомъ по тому же билету.

10. Желательно, чтобы на съѣзды желѣзнодорожныхъ представителей были приглашаемы, съ правомъ голоса, представители торговаго сословія, которымъ болѣе извѣстны недостатки при перевозкѣ грузовъ и другіе безпорядки на линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, а также для періодическаго измѣненія тарифовъ для перевозки товаровъ.

11. Нерѣдко случается, что хлѣбные товары грузятся, помимо согласія отправителя, на открытыхъ платформахъ безъ покрытія брезентами, отчего получается товаръ подмоченный не только сверху и съ боковъ, но болѣе снизу, потому что въ этихъ ящикахъ стока воды нѣтъ.

12. Для болѣе усиленнаго движенія изъ Саратова лѣсныхъ матеріаловъ предлагается въ свободное лѣтнее время понизить тарифъ съ 4 р. 50 к. до 1 р. съ вагона со станціи „Саратовъ-Тамбовъ" до станціи „Тамбовъ-Козловъ". Саратовская дорога согласится доставлять своимъ локомотивомъ за ту же тарифную плату, наравнѣ съ товарами другихъ категорій, чего тамбовская дорога не допускаетъ по неимѣнію будто-бы мѣстъ для склада, чего вовсе не требуется. Получатель лѣса озаботится самъ его принять.

13. На всѣхъ вообще линіяхъ по прямому сообщенію берется за нагрузку и выгрузку по 1 коп. съ пуда, а „Тамбовъ" беретъ 1½ коп.,—не потому ли что здѣсь нѣтъ артели. Желательно сократить этотъ неправильный 3-хъ рублевый налогъ.

№ 21.

Тамбовскаго землевладѣльца Петра Алексѣевича Никитина.

Пользуясь дозволеніемъ высказываться предсѣдателю подкоммиссіи желѣзныхъ дорогъ, я принялъ смѣлость доложить вашему сіятельству на благоугодное вниманіе и послѣдующее удовлетвореніе въ возможномъ, именно:

а) Отъ города Тамбова на 12-й верстѣ проходитъ полотно тамбовско-козловской желѣзной дороги черезъ мою землю, гдѣ устроена будка съ переѣздомъ, какъ видно, по ошибкѣ гг. строителей. Такъ какъ при ономъ переѣздѣ не лежитъ проселочная дорога, которая была выше саженей на 60, минуя мою землю, то тамъ бы и слѣдовало устроить переѣздъ для проселочной дороги, но теперь проѣзжающіе захватываютъ мою землю съ обѣихъ сторонъ дороги, причиняя мнѣ тѣмъ вредъ и убытки въ посѣвѣ хлѣба, заѣзжая часть земли подъ дорогу. Хотя я, по моему праву, и воспрещаю переѣзды для постороннихъ, но можно сдѣлать это только постояннымъ карауломъ и то сопряженнымъ съ непріятностями, чего я не въ состояніи продолжать дѣлать для совершеннаго устраненія заѣздовъ моей земли.

б) По разнымъ своимъ дѣламъ, переѣзжая по дорогамъ тамбовско-козловской и саратовской,—не говоря про высокія цѣны въ буфетахъ всѣмъ продуктамъ для проѣзжающихъ,—я замѣтилъ, что буфеты отказываются подавать и выставлять для потребностей ржаной черный или ситный хлѣбъ, навязывая всякому бѣлый, который не ко всякой же закускѣ и пищѣ пригоденъ, особенно для русскаго и не богатаго человѣка, нисколько не желающаго быть нѣмцемъ по желудку.

в) Въ вагонахъ III класса проѣзжающіе почему-то лишены надстѣнныхъ вѣшалокъ, т. е. крючковъ, которые бы на вагонъ и стоили расхода до 1 р. 50 коп.

г) На платоновской станціи саратовской дороги, какъ я видѣлъ на практикѣ, бываетъ много со стороны проѣзжающихъ для отправленія, кто въ Саратовъ, кто въ Тамбовъ, и въ ожиданіи прихода поѣздовъ публика должна, безъ различія пола, званія и состоянія, скучиться въ одной комнатѣ безъ всякихъ приспособленій, не на чемъ прилечь и присѣсть, мѣста недостаетъ, кромѣ пола, который и замѣщается приваломъ, какъ на бивуакахъ; только благодаря сквозному вѣтру отъ постоянныхъ входовъ и выходовъ, при этой скученности не бываетъ духоты.

№ 22.

Коммиссіонера конторы транспортированія кладей Э. Попова.

Будучи отправителемъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, я имѣлъ возможность замѣтить достаточно неправильностей со стороны правленій, управленій и станцій желѣзныхъ дорогъ, а потому въ настоящемъ заявленіи коснусь только вопроса *о переборѣ по квитанціямъ желѣзныхъ дорогъ.*

Вопросъ этотъ по важности своей достоинъ большаго вниманія, такъ какъ сотни тысячъ людей платятъ громадную и неопредѣленную дань желѣзнымъ дорогамъ. Какъ я, такъ и каждый отправитель скажутъ вамъ утвердительно, что изъ десяти квитанцій, выдаваемыхъ желѣзными дорогами по отправкѣ грузовъ, одна изъ нихъ едва таксируется правильно, а по десяти товароотправители платятъ за отправку грузовъ болѣе, чѣмъ слѣдуетъ по тарифамъ.

Конечно, вышесказанный фактъ крайне страннымъ покажется каждому смертному, когда онъ узнаетъ, что штатъ служащихъ, состоящихъ при каждой дорогѣ, очень большой, и при увѣренности, что каждый изъ нихъ знаетъ хорошо четыре правила ариѳметики, а между тѣмъ на самомъ дѣлѣ, при такомъ громадномъ штатѣ служащихъ и при знаніи четырехъ правилъ ариѳметики, существуетъ фактъ неправильнаго таксированія квитанцій, который приноситъ громадный ущербъ какъ отправителямъ, знакомымъ съ желѣзнодорожными тарифами, такъ и отправителямъ, незнакомымъ съ ними.

Отправителямъ, знакомымъ съ желѣзнодорожными тарифами, приходится вести постоянную переписку съ управленіями дорогъ и съ предсѣдателями группъ о возвратѣ перебранныхъ денегъ по квитанціямъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ заявленіе о переборѣ должно быть сдѣлано въ теченіе двухъ мѣсяцевъ по принятіи товара, а въ противномъ случаѣ, т. е. если просроченъ этотъ срокъ, то управленія дорогъ и предсѣдатели группъ возвращаютъ товароотправителямъ ихъ заявленія и отказываютъ въ возвратѣ слѣдуемыхъ денегъ, руководствуясь тѣмъ, что срокъ просроченъ и потому заявленіе не подлежитъ даже разсмотрѣнію. Конечно, въ такомъ случаѣ приходится жаловаться въ судъ и ждать полученія разъ затраченныхъ денегъ—ровно черезъ два года.

Отправителямъ же, положительно незнакомымъ съ желѣзнодорожными правилами, порядками и тарифами, приходится положительно терять все излишнее, переданное желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ они объ этомъ не заявляютъ никому, ибо большинство изъ нихъ положительно безграмотны.

Мнѣ хорошо извѣстно, что если товаръ идетъ по прямому сообщенію отъ Москвы до Новочеркаска или Ростова-на-Дону и если станціею отправленія протаксирована квитанція такимъ образомъ, что московско-рязанской дорогѣ насчитано причитающихся денегъ болѣе, чѣмъ слѣдуетъ по тарифу, а козлово-воронежско-ростовской дорогѣ менѣе, то, по прибытіи товара на мѣсто назначенія, козлово-воронежско-ростовская дорога находитъ, что по ея дорогѣ сдѣланъ недоборъ, и потому она забираетъ столько, сколько ей вздумается, ибо счетоводъ имѣетъ право ошибиться въ пользу правленія только, а если онъ ошибется въ ущербъ правленію дороги, то онъ долженъ рисковать собственнымъ карманомъ, при чемъ замѣтьте, что дорога не возвращаетъ товароотправителю перебора, насчитаннаго московско-рязанской желѣзной дорогой.

Такой порядокъ таксированія квитанцій и вообще неправильное взиманіе денегъ за перевозку груза мнѣ кажется невыгоднымъ для товароотправителей, а потому позволю себѣ предложить вамъ свои взгляды относительно таксированія квитанцій желѣзными дорогами и повѣрки ихъ, которые, полагаю, будутъ не безполезными для товароотправителей.

1. Желѣзнодорожныя станціи должны имѣть вычисленный тарифъ (не дробями) на товары всѣхъ разрядовъ до каждой станціи какъ своей дороги, такъ и дорогъ, состоящихъ съ нею въ группѣ, и согласно такихъ тарифовъ она должна таксировать квитанціи.

2. Эти вычисленные тарифы обязана каждая дорога печатать въ большомъ количествѣ и продавать какъ въ книжныхъ магазинахъ, такъ и при каждой станціи своей дороги.

3. При первоклассныхъ и второклассныхъ станціяхъ долженъ быть контролеръ, на обязанности котораго лежитъ провѣрка квитанцій какъ на отправляемый, такъ и на поступающій товаръ.

4. Если станціею назначенія или отправленія сдѣлана неправильная таксировка квитанцій, то первая должна возвратить товаропол учателю излишне взятыя деньги, а вторая переправить квитанцію по указанію товарохозяина.

5. Если станціею получено по квитанціямъ болѣе, чѣмъ слѣдовало, то начальникъ станціи обязанъ вывѣсить на станціи на видномъ мѣстѣ объявленіе, въ которомъ ясно должно быть объяснено, по какой квитанціи и съ кого получено болѣе, чѣмъ слѣдовало.

6. Срокъ подачи заявленія о возвратѣ переборовъ не долженъ быть опредѣляемъ.

№ 23.

Винокуреннаго заводчика А. Н. Чичерина.

Владѣя винокуреннымъ заводомъ близъ станціи „Ляда", тамбово-саратовской желѣзной дороги, я отправляю ежегодно значительное количество спирта въ Москву, при чемъ встрѣчаю слѣдующія неудобства и затрудненія.

1. На станціи „Ляда" нѣтъ крытыхъ платформъ для склада товара до нагрузки въ вагоны, что, очевидно, весьма неудобно для отправителей. Затѣмъ, разсчетъ провоза дѣлается отъ станціи „Расказово", такъ какъ станція „Ляда" считается полустанціей и для производства разсчета нужно ѣздить на станцію „Разказово"; такимъ образомъ съ отправителя берется излишняя плата за провозъ и является потеря времени для поѣздокъ на станцію для разсчета.

2. При трудности и даже невозможности для отправителей пріобрѣсти тарифы нашихъ желѣзныхъ дорогъ, невозможно въ точности опредѣлить стоимость провоза товара до Москвы. Между тѣмъ, это весьма существенно при запродажныхъ сдѣлкахъ на такой товаръ, какъ спиртъ, гдѣ барыши исчисляются копѣйками и гдѣ путевая трата, иногда независимая отправителя, можетъ уничтожить весь ожидаемый продавцомъ барышъ. Притомъ невозможность для отправителей въ точности знать тарифы ведетъ къ постояннымъ столкновеніямъ при разсчетахъ съ управленіями желѣзныхъ дорогъ. Можно, конечно, приносить жалобы въ правленія, но это поведетъ къ дурнымъ отношеніямъ съ мѣстными начальниками станціи, что весьма невыгодно для отправителя, въ особенности когда товаръ продается на срокъ съ неустойками. Въ виду этого, желательно, чтобы на главныхъ, по крайней мѣрѣ, станціяхъ продавались желающимъ тарифы всѣхъ дорогъ.

3. Главнымъ зломъ для отправителей спирта, и въ особенности издѣлій изъ него, является воровство на желѣзныхъ дорогахъ. Кража спирта изъ бочекъ не можетъ быть производима въ большихъ размѣрахъ, и тутъ зло состоитъ въ томъ, что изъ просверленной для кражи спирта бочки, при дальнѣйшей перевозкѣ, бываетъ значительная утечка. Но кража водокъ и наливокъ между Тамбовомъ и Москвою производится въ такихъ большихъ размѣрахъ, что уничтожается возможность отправлять ихъ; такъ, при послѣдней моей отправкѣ, изъ трехъ ящиковъ, въ 50 бутылокъ каждый, оказались похищенными 25 бутылокъ. Избѣжать такихъ похищеній до нѣкоторой степени можно, зашивая ящики съ водочными издѣліями въ рогожи, но, при дешевизнѣ этихъ издѣлій, такой способъ обходится слишкомъ дорого. Можно, кажется, думать, что организованное воровство на желѣзныхъ дорогахъ происходитъ отъ того, что большею частью артельщики являются не отвѣтственными членами артели, какъ бы слѣдовало, а подставными лицами отъ владѣльцевъ паевъ, приносящихъ огромные дивиденды. Такими владѣльцами обыкновенно бываютъ служащіе на тѣхъ же дорогахъ; въ такомъ случаѣ надзоръ за артельщиками, очевидно, фиктивный.

Я не могъ ни разу изслѣдовать, гдѣ производится воровство

между Тамбовомъ и Москвою, потому что получатели товара, не заинтересованные въ воровствѣ, обнаруживаютъ его при раскупориваніи ящиковъ; но такое изслѣдованіе, во всякомъ случаѣ, недоступно частному лицу, а жалобы не достигнутъ цѣли, такъ какъ на этомъ пространствѣ дѣйствуютъ три независимыя дороги.

4. Обязательное страхованіе товара для отправителей было бы весьма желательно, въ особенности для такого, какъ спиртъ, акцизъ съ котораго значительно выше его стоимости и который взыскивается съ продавца, хотя бы утрата спирта произошла не по его винѣ, но необходимо для отправителя обезпеченіе въ томъ, что, въ случаѣ крушенія поѣзда или пожара, ему недмедленно будетъ выдана страховая премія на мѣстѣ отправленія.

5. Продажа спирта на сроки обыкновенно дѣлается съ неустойкой, поэтому весьма желательно, чтобы управленія желѣзныхъ дорогъ несли отвѣтственность за недоставленіе груза въ свое время. При существующихъ условіяхъ, отправитель товара находится въ полной зависимости не только отъ старшихъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, но даже отъ дорожныхъ мастеровъ, испытывающихъ на станціяхъ крѣпость колесъ и осей; на многихъ станціяхъ отъ провожатаго при товарѣ требуется ими плата за то, чтобы вагонъ могъ продолжать путь. Отправляя одновременно нѣсколько вагоновъ съ товаромъ, для отправителя весьма важно, чтобы ни одинъ не остался на какой либо станціи. Поэтому желательно, чтобы, въ случаѣ порчи вагона, онъ немедленно замѣнялся другимъ, иначе товаръ останется на станціи безъ всякаго надзора.

6. При дороговизнѣ дубоваго лѣса въ тамбовской губ., бочки составляютъ большой разсчетъ для винокуренныхъ заводовъ. Продажа спирта въ Москву совершается обыкновенно безъ бочекъ и послѣднія возвращаются заводчикамъ; до 1874 года онѣ оплачивались отъ Москвы до Тамбова, какъ пустая посуда, отъ 60 до 75 к. за бочку, но затѣмъ плата за провозъ ихъ постепенно возвышалась и въ настоящее время дошла до 1 р. 50 к., такъ что заводчики вынуждены продавать ихъ въ Москвѣ за безцѣнокъ. Между тѣмъ множество товарныхъ вагоновъ возвращаются изъ Москвы пустыми. Въ видахъ сбереженія лѣса, было бы желательно возстановленіе прежняго правила для перевозки пустой посуды отъ товара.

№ 24.

Торговыхъ депутатовъ города Кирсанова.

Вслѣдствіе отношенія господина управляющаго тамбовскою казенною палатою въ кирсановскую городскую управу, отъ 2 марта 1879 года за № 1718, имѣемъ честь сообщить свѣдѣнія относительно положенія тамбово-саратовской желѣзной дороги въ торговомъ отношеніи и о существующихъ правилахъ и неудобствахъ по перевозкѣ товаровъ.

Первое и значительное неудобство составляетъ недостатокъ помѣщенія для склада товаровъ, такъ что при скопленіи хлѣбныхъ грузовъ отправители бываютъ вынуждены складывать хлѣбный товаръ въ зимнее время на голый снѣгъ безъ всякихъ подкладокъ и крыши въ такъ называемые бунты и при обращеніи къ желѣзнодорожному начальству за подкладками и брезентами всегда получали отказъ, по неимѣнію таковыхъ предметовъ. Ожиданіе же очереди погрузки доходило иногда до двухъ мѣсяцевъ со дня ввоза грузовъ на станцію, и въ теченіи этого времени хлѣбъ оставался на попеченіи отправителей, при чемъ подвергался порчѣ отъ снѣга и дождя. Когда же придетъ очередь, отправители обязаны доставить грузъ на платформу за свой счетъ, хотя управленіе и получаетъ за нагрузку и выгрузку по одной копѣйкѣ съ пуда, платя въ свою очередь рабочей артели за погрузку не много болѣе 1/4 коп. и за выгрузку на станціяхъ назначенія не болѣе этой суммы.

На артель возлагается отвѣтственность за цѣнность груза; артельщики же, въ огражденіе себя отъ отвѣтственности, пишутъ замѣчанія въ погрузныхъ ордерахъ относительно прочности тары въ большинствѣ случаевъ несогласно съ дѣйствительностію; протесты со стороны отправителей противъ такихъ замѣчаній всегда оставались безъ послѣдствій.

При свободной отправкѣ товаръ складывается на платформы, но онѣ, по своей постройкѣ, неудобны и мало защищаютъ грузъ отъ дождя и снѣга, въ особенности во время вѣтра; кровли ихъ устроены такъ, что вода течетъ на полъ платформы, вслѣдствіе чего

подвергаются порчѣ всякіе грузы. При этомъ еще существуетъ правило, по распоряженію желѣзнодорожнаго начальства, грузить въ открытые вагоны всякаго рода муку, не подверженную, по мнѣнію ихъ, порчѣ отъ дождя. Но мука въ подмоченной тарѣ всегда теряетъ цѣнность; при такихъ правилахъ, отправители грузовъ терпятъ не малые убытки отъ порчи грузовъ по винѣ желѣзнодорожныхъ управленій.

Порядокъ погрузки и отвѣтственность желѣзнодорожнаго управленія объясняются въ слѣдующихъ выраженіяхъ: параграфъ 108 нормальнаго тарифа говоритъ: „товаръ, сложенный на станціи, вносится въ очередную книгу по времени ввоза на станцію"; параграфъ 110 гласитъ: „товарамъ, назначеннымъ по очереднымъ книгамъ для нагрузки въ слѣдующій день, вывѣшивается объявленіе съ обозначеніемъ фамилій товароотправителей. Почему товароотправители приглашаются присутствовать при нагрузкѣ, при чемъ отъ отправителя по порученію требуется довѣренность". Параграфъ 111: „отправители неявившіеся лишаются очереди и платятъ за полежалое". Эти порядки весьма неудобны и крайне стѣснительны, въ особенности при скопленіи грузовъ, когда отправитель вынужденъ ежедневно, въ теченіи мѣсяца и болѣе, справляться о дошедшей очереди, а въ случаѣ отлучки рискуетъ лишиться очереди и подвергнуться уплатѣ за полежалое. Параграфъ 114 гласитъ: „грузы очередные принимаются на отвѣтственность дороги только съ момента окончательной пріемки ихъ при нагрузкѣ въ вагоны; до этого же времени каждый товарохозяинъ обязанъ самъ заботиться о сбереженіи своего груза. Управленіе дороги отвѣчаетъ за это время только за число мѣстъ и за подмочку снизу". Но при неудобной постройкѣ платформъ подмочка большею частію бываетъ сверху, вслѣдствіе чего отправители терпятъ убытки и не имѣютъ гарантій въ томъ, что хотя число мѣстъ и будетъ цѣло, но помѣщающійся въ нихъ грузъ отъ какихъ-либо случайностей не уменьшится. Параграфомъ 115-мъ „отправители приглашаются заявлять станціонному начальству о порчѣ, происшедшей отъ подмочки снизу, и о поврежденіяхъ, причиненныхъ по винѣ управленія дороги", а въ силу параграфа 116-го „отправители могутъ собственноручно вносить свои заявленія въ имѣющіяся на станціяхъ книги жалобъ". Если отправители не согласятся

съ станціоннымъ начальствомъ объ осмотрѣ поврежденія и составленіи акта, но такъ какъ по тамбовско-саратовской желѣзной дорогѣ отправляется преимущественно грузъ хлѣбныхъ товаровъ въ порты, проданный большею частію на срокъ, то для отправителей всякое промедленіе можетъ причинить убытокъ, а потому подобныя жалобы бываютъ весьма рѣдко.

По погрузкѣ выдаютъ отправителю квитанціи, какъ вообще на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, имянныя и „на предъявителя", большею частію съ переводомъ платежа тарифа на получателя, но съ отправителя непремѣнно требуется уплата гербовыхъ пошлинъ по 20 к. съ каждаго вагона хлѣбнаго груза; при этомъ на выданную квитанцію накладывается гербовая марка въ 10 коп., а другія 10 коп. идутъ на оплату желѣзнодорожныхъ документовъ, на которые отправитель не имѣетъ никакого вида.

Полученіе товаровъ на станціяхъ назначенія по квитанціямъ „на предъявителя" не составляетъ никакого затрудненія для получателей, но имѣетъ иногда неудобства для отправителей, по имяннымъ же квитанціямъ имѣется болѣе гарантій какъ для отправителей собственныхъ грузовъ, такъ и для отправителей по порученію, но при полученіи по имяннымъ квитанціямъ требуется по каждой квитанціи засвидѣтельствованіе полиціи или нотаріуса, хотя бы получатели и были извѣстны станціонному начальству. Таковой порядокъ также составляетъ нѣкотораго рода неудобства и затрудненіе.

При выдачѣ квитанцій нерѣдко происходятъ ошибки со стороны кассировъ, увеличивающихъ платежи тарифа; на станціяхъ назначенія не обращается на это вниманія и получается сумма, написанная въ квитанціяхъ, а получателямъ предоставляется право подавать заявленія о таковыхъ переборахъ въ правленія желѣзныхъ дорогъ въ теченіи двухъ мѣсяцевъ, на что тратится много времени и непроизводительныхъ расходовъ на проѣзды и переписку съ правленіями желѣзныхъ дорогъ, а иногда возникаютъ и судебные процессы, что составляетъ также своего рода неудобства, а потому въ интересахъ торговли и промышленности было бы весьма желательно: 1) установленіе для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ одинаковаго нормальнаго поверстнаго тарифа; 2) обязательство желѣзныхъ дорогъ имѣть удобныя помѣщенія для склада грузовъ

и въ достаточномъ числѣ подвижнаго состава; 3) ограниченіе срока ожиданія очереди, послѣ котораго желѣзнодорожныя управленія были бы отвѣтственны предъ отправителями за неотправку груза, какъ получатели отвѣчаютъ теперь за непріемъ въ срокъ прибывшаго товара на станціяхъ назначенія; 4) принятіе грузовъ на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ съ перваго момента ввоза на станцію, какъ это существуетъ для товаровъ срочныхъ, съ объясненіемъ въ предварительныхъ квитанціяхъ или пропускахъ на ввозъ состоянія тары, числа мѣстъ и вѣса, въ каковомъ видѣ и должны быть сдаваемы на станцію назначенія; 5) не требовать обязательнаго присутствія отправителя при погрузкѣ товара въ вагоны и не обязывать предъявленіемъ довѣренностей отъ отправителей по порученію; 6) не допускать грузки въ открытые вагоны безъ согласія на то самихъ отправителей; 7) примѣненіе къ хлѣбнымъ грузамъ, какъ предметамъ первой необходимости, болѣе пониженнаго разряда по классификаціи товаровъ, чѣмъ тотъ, къ которому они причислены по нормальнымъ тарифамъ дорогъ второй группы; 8) при выдачѣ грузовъ по имяннымъ квитанціямъ личностямъ извѣстнымъ станціонному начальнику не требовать засвидѣтельствованія квитанцій; 9) освобожденіе отправителей отъ платежа гербовыхъ пошлинъ за желѣзнодорожные документы; 10) обязать дороги имѣть въ достаточномъ количествѣ брезенты для покрытія грузовъ; 11) тщательная и вѣрная провѣрка квитанцій при выдачѣ грузовъ, при чемъ могущіе произойти переборы должны быть возвращаемы точно также, какъ получаются недоборы; 12) болѣе снисходительное обращеніе желѣзнодорожныхъ служащихъ съ отправителями грузовъ и пассажирами; 13) дозволеніе на промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ близко селенія, пассажирамъ, прибывающимъ въ ночное время, оставаться въ вокзалахъ до разсвѣта; 14) ограниченіе сроковъ доставки и передачи грузовъ съ одной дороги на другую при прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ.

О спеціальныхъ тарифахъ. Спеціальные тарифы, утвержденные съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ, имѣютъ своею цѣлью конкуренцію съ водяными путями сообщенія, какъ это видно изъ самыхъ тарифовъ, такъ что изъ мѣстностей, соприкасающихся съ водяными путями, при разстояніяхъ болѣе отдаленныхъ, причитается плата за провозъ меньшая, чѣмъ при разстояніяхъ болѣе

близкихъ, но не имѣющихъ таковыхъ сообщеній. Въ настоящее время эти тарифы приносятъ нѣкоторую долю пользы земледѣлію и промышленности тѣхъ мѣстностей, гдѣ существуютъ, но нельзя имѣть на это надежды въ будущемъ, такъ какъ тарифы изданы на 1879 годъ, а впослѣдствіи могутъ быть отмѣнены, что можетъ принести вредъ и убытокъ земледѣлію и торговлѣ.

Подписано тремя торговыми депутатами г. Кирсанова.

№ 25.

Товароотправителя станціи „Ртищево" Д. Мартынова.

Слѣдуетъ завести порядокъ на станціи слѣдующій:

Принимать и выдавать товаръ утромъ съ восхожденія, а вечеромъ до захожденія солнца. Этимъ порядкомъ съ обозомъ извозчики не будутъ зябнуть въ зимнее время у платформъ, складовъ и терять напрасно время.

Записывать товаръ отъ имени товарохозяина, не требовать довѣренности отъ посланнаго; дорогѣ нѣтъ дѣла до того, отъ чьего имени посылается товаръ, по тарифу плата обезпечена товаромъ, а также записывать на имя товаропринимателя, а не такъ, какъ теперь: выдается квитанція „на предъявителя", въ которой прописывается: „тара худая", „тара подмоченная", тогда какъ тара сдѣлалась худою, подмоченною на платформѣ, и квитанція, въ которой значится, что товаръ отправленъ не отъ товарохозяина, а отъ имени посланнаго отправить, а имя товарохозяина записать отказываются.

Товаръ, сложенный на платформѣ, лежитъ мѣсяцъ и болѣе, дорога же не только что не заботится укрыть, но даже нѣтъ караульнаго отгонять налетную птицу, а на многихъ станціяхъ налетной птицѣ помогаютъ домашнія; поэтому слѣдуетъ имѣть на станціяхъ караульныхъ, стороны платформъ обшить легкимъ тесомъ, что стоитъ очень дешево, и тѣмъ предохранится товаръ отъ порчи. Запретить перебирать деньги,—вмѣсто слѣдующаго рубля берутъ 1 р. 20 к., иногда и болѣе, о возвратѣ пере-

бранныхъ денегъ многіе не знаютъ, не знаютъ и о томъ, взято ли съ нихъ лишнее; тѣмъ, которые знаютъ, стоитъ не мало труда бороться съ этимъ дѣломъ, чтобы возвратить перебранныя деньги; сегодня заявилъ о переборѣ, а завтра опять переборъ, и сколько тысячъ осталось въ рукахъ дороги; многіе, съ которыхъ перебрали, и не заявляли и не просили о возвратѣ.

У начальниковъ станцій не имѣется росписанія, какіе товары и въ какую очередь должны быть отправляемы; многіе начальники отзываются незнаніемъ. Приведу одинъ примѣръ (ихъ было много). Товаръ—сало по всей линіи саратовской дороги грузится безъ очереди; начальникъ же станціи грузить безъ очереди отказался, жалоба начальнику движенія телеграммою осталась безъ уваженія, и только когда лично ему было доказано, что по всей линіи сало грузится безъ очереди, было приказано погрузить сало; между тѣмъ времени прошло 17 дней, а сала было 5,000 пудовъ.

№ 26.

Ефремовскаго предводителя дворянства Ѳ. А. Свѣчина.

Въ № 77 „Московскихъ Вѣдомостей" напечатано объявленіе Высочайше утвержденной коммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, которымъ она приглашаетъ лицъ, заинтересованныхъ этимъ дѣламъ, подавать свои заявленія предсѣдателямъ подкоммиссій.

Прежде чѣмъ приступить къ общему вопросу *о крайне печальномъ положеніи у насъ вопроса о переборѣ желѣзными дорогами излишнихъ денегъ за отправляемые грузы*, я, для доказательства справедливости вышесказаннаго, имѣю честь объяснить вашему сіятельству свое собственное дѣло, касающееся дорогъ вашего района, и въ подтвержденіе своихъ словъ прилагаю имѣющіеся у меня документы.

Въ 1872 году 2-го іюня отправилъ я со ст. Салтыковка, тамбово-саратовской желѣзной дороги, 26 барановъ на ст. Елецъ орловско грязской. По дѣйствовавшему тарифу, съ меня слѣдовало

взыскать, на основаніи протокола общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ отъ 18 августа 1870 года и § 44 постановленія съѣзда II группы отъ 18 мая 1872 года, по 1/4 к. съ головы и версты, т. е. за 433 версты за 26 барановъ—28 р. 8 к., т. е. около 30 р.; между тѣмъ, начальникомъ салтыковской станціи, по квитанціи отъ 2-го іюня 1872 года за № 536, взыскано на мѣстѣ 83 р. 56 к., и, кромѣ того, въ Ельцѣ, при выгрузкѣ,—недобора (?) 7 р. 50 к., а всего 91 р. 6 к. (при чемъ желѣздорожными станціями перебрано съ меня 61 р. 79 к.), т. е. болѣе чемъ втрое. Находя такой переборъ не только несправедливымъ, но и неблаговиднымъ, потому что настолько ошибиться нельзя,—я обратился съ жалобою въ правленіе тамбовско-саратовской желѣзной дороги, которое отвѣтомъ, отъ 2-го іюля 1872 года за № 2791, согласно § 58 конвенціи между дорогами II группы, изд. 1869 года, вполнѣ сознавая переборъ, предоставило мнѣ обратиться въ правленіе орловско-грязской дороги, какъ выдававшей грузъ. Послѣднее, также вполнѣ сознавая переборъ, выслало мнѣ, при отношеніи отъ 14 ноября 1872 года за № 6044, 13 р. 10 к. перебора за линію орловско-грязскую и, при отношеніи отъ 9 сентября 1873 года за № 8386,—3 р. 74 к. за линію козлово-воронежскую, т. е. въ теченіи 2-хъ лѣтъ всего 16 р. 84 к., вмѣсто слѣдовавшихъ мнѣ 61 р. 79 к.

Съ тѣхъ поръ прошло почти 5 лѣтъ и, не смотря на обѣщанія правленія, какъ видно изъ прилагаемыхъ документовъ, выслать мнѣ переборъ за остальныя линіи, составляющія разстояніе отъ Салтыковки до Ельца,—козлово-тамбовскую и тамбово-саратовскую, я не получалъ даже отвѣтовъ на мои обращенія къ правленію желѣзной дороги и, такимъ образомъ, въ теченіе 7 лѣтъ почти со дня отправленія груза, не могу получить назадъ какъ бы насильственно захваченныя у меня деньги, что сознано обѣими дорогами, какъ получавшей, такъ и сдававшей грузъ.

Въ подтвержденіе всего вышесказаннаго прилагаю: 1) свое обращеніе къ правленію тамбово-саратовской желѣзной дороги, 2) его отвѣтъ, 3) отношеніе ко мнѣ правленія орловско-грязской дороги, за № 6044 4) его же отношеніе, за № 8386, и, наконецъ, 5) квитанцію салтыковской станціи, за № 536, отъ 2 іюня 1872 года*).

*) Означенныя приложенія имѣются при дѣлахъ подкоммиссіи.

Послѣ того, что все изложенное является, въ виду представляемыхъ доказательствъ, несомнѣннымъ и получить также несомнѣнный переборъ, чрезъ посредство правленій желѣзныхъ дорогъ, которыя должны бы заботиться сами объ устраненіи злоупотребленій и удовлетвореніи справедливыхъ требованій,—оказывается въ теченіи многихъ лѣтъ немозможнымъ,—что остается дѣлать грузоотправителямъ? Въ виду того, что ихъ по Россіи множество, и всякій изъ нихъ, вслѣдствіе настоящаго положенія дѣлъ, можетъ находиться въ моемъ положеніи,—такіе непредвидѣнные, а можетъ быть и предвидѣнные доходы желѣзныхъ дорогъ могутъ дѣлаться значительными и, если не полное невозвращеніе, то многолѣтнее возвращеніе переборовъ можетъ, въ виду выгодности дѣла, обратиться въ систему. Въ чемъ гарантія противъ этого зла? Обратиться съ искомъ? Но такъ какъ отвѣтчикомъ, по настоящимъ законамъ, можетъ быть только само правленіе, а иски должны предъявляться только по мѣсту жительства отвѣтчика, то грузоотправителю изъ за нѣсколькихъ десятковъ рублей приходится или самому ѣхать для предъявленія иска и веденія дѣла въ мѣстѣ нахожденія правленія (большею частію далеко), или поручать это дѣло повѣренному или, наконецъ, что всего чаще и бываетъ, за невозможностью чего нибудь добиться,—бросить его совсѣмъ. Такимъ образомъ, полученіе въ возвратъ излишне перебранныхъ денегъ желѣзными дорогами является дѣломъ не только затруднительнымъ, но и почти невозможнымъ, потому что если мнѣ, человѣку все-таки имѣющему возможность добиться толку, не удается безъ суда въ теченіи 7 лѣтъ получить назадъ своихъ денегъ,—то что же остается дѣлать людямъ, какъ говорится, „темнымъ", являющимся грузоотправителями на каждомъ шагу? Единицы и десятки рублей, которыхъ этимъ путемъ лишаются милліоны отправителей, хотя бы въ видѣ временнаго пользованія ими желѣзными дорогами, могутъ обратиться въ весьма серьезный и систематическій доходъ для послѣднихъ, но за то весьма пагубно вліять на ходъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи вообще.

Жалобы на это слышатся безпрестанно и со всѣхъ сторонъ, и если, какъ оказывается, желѣзныя дороги съ такою легкостью и безцеремонностью взыскиваютъ съ отправителей излишнія деньги, получить которыя почти нѣтъ возможности, то совершенно необходимо, чтобы нынѣ открывшая свои дѣйствія желѣзнодорожная коммиссія обратила бы вниманіе на вопросъ о переборахъ желѣзныхъ дорогъ за отправляемые грузы и оказала бы свое содѣйствіе тому, чтобы сдѣлать для грузоотправителей возвратъ переборовъ если не легкимъ, то, по крайней мѣрѣ, для всѣхъ близкимъ, доступнымъ и возможнымъ. Такою дѣйствительною мѣрою была бы обязательная для желѣзныхъ дорогъ уплата перебранныхъ денегъ вдвойнѣ и предоставленіе закономъ лицу, потерпѣвшему и имѣющему въ рукахъ квитанцію, обращаться съ искомъ, чрезъ мировыхъ судей, прямо къ мѣстнымъ начальникамъ станцій прикосновенной къ дѣлу желѣзной дороги. Они несомнѣнно нашли бы полную возможность, чрезъ своевременное сношеніе съ правленіемъ своей дороги, удовлетворять истцовъ по исполнительнымъ листамъ, выданнымъ по дѣламъ уже окончательно разобраннымъ и рѣшеннымъ. Затрудненій при этомъ никакихъ возникнуть не можетъ, такъ какъ тарифъ, дѣйствующій въ данное время и имѣющійся на всякой станціи, разрядъ товара или груза, разстояніе между мѣстами ихъ отправленія и полученія и, наконецъ, квитанція въ рукахъ отправителя на уплаченныя за перевозку груза деньги, будутъ весьма простыми и всегда единственно возможными основаніями для суда при рѣшеніи дѣлъ подобнаго рода.

Въ заключеніе я имѣю честь покорнѣйше просить ваше сіятельство сообщить эти соображенія въ главную коммиссію. Затѣмъ, что касается моего собственнаго дѣла, то если удовлетвореніе жалобъ входитъ въ занятія коммиссіи, то оказать тому содѣйствіе; если же дѣла этого рода коммиссіи не касаются, я покорнѣйше прошу возвратить мнѣ, по минованіи надобности, прилагаемые при семъ документы, которые, какъ доказательства, все-таки могутъ принести пользу при разсмотрѣніи коммиссіею общаго вопроса о существующихъ переборахъ. 1879 года марта 30-го дня.

№ 27.

Отъ грузоотправителей г. Аткарска по тамбово-саратовской желѣзной дорогѣ.

На приглашеніе городской управы, 6 мая за № 500, о сообщеніи свѣдѣній о существующихъ недостаткахъ по тамбово-саратовской желѣзной дорогѣ, имѣемъ честь заявить, что недостатки существуютъ въ слѣдующемъ:

1. Въ нераспредѣленіи вагоновъ постанціонно согласно очереди ввоза на станціяхъ.

2. Въ неточномъ соблюденіи правилъ ввоза на станціяхъ и взятіи пропусковъ.

3. Въ несоблюденіи правильной очереди погрузки въ вагоны.

4. Въ несохраненіи товаровъ отъ подмочки сверху и снизу, принятыхъ желѣзной дорогой для нагрузки на платформы.

5. Въ потерѣ товаровъ въ пути.

6. Въ неосторожномъ обращеніи рабочихъ съ товаромъ во время нагрузки и выгрузки.

7. Въ неохраненіи товаровъ отъ поджога проходящими паровозами.

8. Въ неудобствахъ товарныхъ крытыхъ и открытыхъ платформъ.

9. Въ неудобствахъ дорогъ, по которымъ возятъ товаръ на станцію.

10. Въ грубомъ обращеніи желѣзнодорожныхъ служащихъ съ грузоотправителями.

11. Въ недопущеніи товароотправителей ѣздить съ товарными поѣздами для осмотра и охраненія товара.

12. Въ несвоевременной выдачѣ квитанцій въ пріемѣ товаровъ.

13. Въ слишкомъ короткомъ времени, назначенномъ для пріема багажа предъ отходомъ поѣздовъ.

Подписано 8 мѣстными отправителями и торговыми депутатами г. Аткарска.

№ 28.

Отъ товароотправителей города Саратова.

Согласно переданнаго намъ объявленія Высочайше учрежденной подкоммиссіи, честь имѣемъ сообщить наши соображенія.

1. Отправляя постоянно крупитчатую муку изъ Саратова до С.-Петербурга, Москвы, Твери и въ прочіе города по тамбовско-саратовской желѣзной дорогѣ собственныхъ паровыхъ и водяныхъ мельницъ, находящихся въ городѣ Саратовѣ и окрестностяхъ онаго, полными вагонами по 120 мѣшковъ, вѣсомъ каждый по 5-ти пуд., всего въ вагонѣ 600 пуд., всѣ наши требованія, основанныя на тарифѣ тамбовско-саратовской желѣзной дороги, §§ 119 и 297, заключающіяся въ томъ, чтобы, при отправкѣ съ саратовской станціи муки, принимали отъ насъ каждый мѣшокъ съ вѣсу и въ выданныхъ намъ квитанціяхъ и накладныхъ всегда означали, что принято 120 мѣшковъ, каждый по 5-ти пуд., всего 600 пуд. Такое требованіе никогда при пріемѣ не исполняется агентомъ станціи отправленія, а всегда означается въ выданной квитанціи: 120 мѣстъ 600 пуд.; между тѣмъ по доставкѣ на станцію назначенія, при пріемѣ муки, мѣста счетомъ всегда вѣрны, ихъ находится на лицо 120, но вѣсу постоянно недостаетъ въ вагонѣ отъ 3 и до 6 пуд., и утрата эта постоянно бываетъ изъ 3 или изъ 5 мѣшковъ; когда же пріемщикъ нашъ требуетъ составить о недостаткѣ актъ, служащіе на станціи желѣзной дороги приступаютъ къ перевѣскѣ муки всего вагона, тогда хотя и окажется, что вѣсу недостаетъ 6 пуд., но какъ въ накладной вѣсъ каждаго мѣшка не означенъ, а поставленъ общимъ числомъ 600 пуд., а по тарифу §§ 297 и конвенціи предоставленъ 1% на усышку, поэтому недостающая мука 6 пуд. въ вагонѣ у насъ пропадаетъ безвозвратно; эту муку можно бы тогда только получить, когда былъ бы означенъ вѣсъ каждаго мѣшка, тогда и пропажи муки никогда бы не было, потому что по 2 фунта изъ каждаго мѣшка невыгодно бы было похитителямъ вынимать, а при нынѣшнемъ порядкѣ изъ мѣшка вынуть 1 пуд. очень выгодно, который стоитъ 2 руб. 80 коп. серебромъ. Изложен-

ныя требованія свои мы неоднократно заявляли правленію желѣзной дороги, но удовлетворенія не получали.

2. Торговля наша крупитчатою мукою терпитъ стѣсненія. Съѣздъ представителей 2-й группы желѣзныхъ дорогъ установляетъ спеціальный тарифъ на всѣ хлѣбные грузы, въ теченіи всего года, до С.-Петербурга полными вагонами съ каждой версты и вагона $11^{50}/_{100}$ копѣекъ, а для крупитчатой муки этотъ тарифъ устанавливается на 3 мѣсяца, съ 15 числа апрѣля по 15 іюля, прочіе же 9 мѣсяцевъ на крупитчатую муку устанавливается тарифъ съ версты и вагона $14^{50}/_{100}$ копѣекъ, тогда какъ изъ Нижняго до С.-Петербурга и по бологовской дорогѣ на крупитчатую муку въ теченіи всего года спеціальный тарифъ устанавливается съ версты и вагона по $11^{50}/_{100}$ копѣекъ, что составляетъ разницу въ тарифѣ изъ Саратова до С.-Петербурга въ теченіи 9 мѣсяцевъ, на 5 пудовой мѣшокъ, до 40 копѣекъ; слѣдовательно, одной мѣстности дается возможность доставлять крупчатку до С.-Петербурга за умѣренный тарифъ, а другая мѣстность ставится въ невозможность вести дѣло по неумѣренному тарифу. Если одна дорога находитъ возможнымъ назначить умѣренный тарифъ, а другія, въ подрывъ мѣстной торговлѣ, назначаютъ громадную провозную плату, то при такихъ разнообразныхъ взглядахъ на тарифъ нынче или завтра саратовскіе крупчатники должны прекратить свои дѣла, и затраченный капиталъ на постройку въ Саратовѣ паровыхъ мельницъ долженъ пропасть. По мнѣнію нашему, желѣзныя дороги обязаны установить одинъ спеціальный тарифъ тѣмъ товарамъ, которые разными путями доставляются въ одну мѣстность.

Подписано 6 купцами и владѣльцами мельницъ, расположенныхъ близъ г. Саратова.

№ 29.

Гражданъ и промышленниковъ города Саратова.

По высочайше утвержденной концессіи на устройство тамбово-саратовской желѣзной дороги положено сдѣлать отъ линіи желѣзной дороги до рѣки Волги вѣтвь и на самой рѣкѣ въ городѣ Саратовѣ пристань; почему посредствомъ неоднократныхъ коммиссій отъ города, земства и спеціальныхъ промышленныхъ людей избрано и назначено мѣсто для устройства сказанной пристани въ мѣстности, такъ называемой „Затономъ", во всѣхъ отношеніяхъ удобной и къ ней соединительная вѣтвь по гребню берега Волги съ горизонтальными площадками для нагрузки и выгрузки товаровъ, которая обнимаетъ по гребню всѣ складочныя мѣста и пароходныя пристани. Вслѣдствіе чего сдѣланъ проектъ какъ соединительной вѣтви, такъ и пристани, и проектъ этотъ, истинно достойный похвалы, утвержденъ главнымъ управленіемъ путей сообщенія и публичныхъ зданій, и опредѣленная на эти устройства техническою смѣтою сумма городомъ и земствомъ по постановленію своему гарантирована, и сумма эта правительствомъ ассигнована,— остается только выполнить. Отъ неустройства же пристани и къ ней соединительной вѣтви дорога много теряетъ въ доходности по слѣдующимъ причинамъ:

Если устроится пристань, во всякое время безъ подвозки можно товары нагружать прямо съ баржъ, а равно и привозимые товары по рельсамъ представляется возможнымъ прямо грузить въ баржи безъ особыхъ расходовъ; въ случаѣ если товары остаются на складахъ, складываются при рельсахъ, также грузятся безъ подвозки; безъ устройства же пристани, какъ въ настоящее время, къ рельсовымъ путямъ къ товарной станціи платится за подвозку за пудъ отъ 1 до 2 к., а иногда, во время грязи, доходило и до 3 к. съ пуда; за приходящіе же товары по желѣзной дорогѣ и хлѣбъ платятъ съ платформъ до пакгаузовъ до 2 к., а потомъ изъ пакгаузовъ на баржи, или по дорогѣ на платформу за провозъ платится до 2 к., посему падаетъ на одинъ товаръ на пудъ около 4 коп., тогда же, когда устроена будетъ пристань и къ ней вѣтвь, товаръ по приходѣ

будетъ съ рельсовъ складываться въ пакгаузы, которые, само собою, будутъ построены при рельсахъ, или прямо будетъ грузиться въ баржи, и высказанныхъ расходовъ не будетъ; поэтому пристань и вѣтвь къ ней, для пользы желѣзной дороги, въ интересахъ города и земства, какъ гарантирующихъ доходность дороги, равно и для удобства частной предпріимчивости, строить слѣдуетъ немедленно по утвержденному проекту по отчужденіи земель. Изъ насъ есть акціонеры, а главное имѣющіе недвижимыя имѣнія, съ коихъ на пополненіе гарантіи взыскиваются деньги, но, чтобы избавиться отъ такого платежа, желательно достичь усовершенствованія дороги.

Для содѣйствія доходности слѣдовало бы построить при нѣкоторыхъ станціяхъ пакгаузы для склада хлѣба и товара на предметъ привоза его въ дешевое время, полагая за помѣщеніе умѣренную плату, такъ чтобы только могло погасить въ нѣсколько лѣтъ капиталъ, употребленный на построеніе, съ процентами на капиталъ и ремонтировку.

Много отвлекаетъ доходности дорога и отъ того, что бываетъ недостатокъ подвижнаго состава. Купецъ запродаетъ на срокъ съ поставкою товаръ, а по недостачѣ вагоновъ, товаръ остается иногда непоставленнымъ, а если поставится, то не въ срокъ, отъ чего, по неположительности, отправляются грузы водой. 1879 года мая 25 дня.

Подписали 50 мѣстныхъ купцовъ, домовладѣльцевъ и гласныхъ саратовской городской думы.

№ 30.

Директора правленія земской тамбово-саратовской желѣзной дороги, В. Н. Штрика.

Достоинство каждаго предпріятія коммерческаго, не исключая и желѣзнодорожнаго, оцѣнивается, главнѣйшимъ образомъ, выгодами, представляемыми этимъ предпріятіемъ.

Саратовская дорога существуетъ уже 8½ лѣтъ, слѣдовательно, для оцѣнки предпріятія имѣется достаточный періодъ времени, въ теченіи котораго могли выясниться всѣ обстоятельства, вліяющія на результатъ эксплоатаціи дороги.

Данныя о дѣятельности общества тамбово-саратовской желѣзной дороги за 7½ лѣтъ, именно съ 9-го августа 1870 года, со дня открытія 1-го участка, по 1-е января 1878 года представляются въ слѣдующемъ видѣ *).

	1870 г. съ 9 августа.	1871 г.	1872 г.	1873 г.	1874 г.	1875 г.	1876 г.	1877 г.
	Р	у	б	л	и.			
Валовой сборъ.	93,046	785,911	1.412,978	1.808,766	1.925,318	1.956,140	1.889,363	2.366,441
Расходъ . . .	119,485	979,965	1.321,586	1.517,639	1.762,793	1.853,793	2.004,199	2.335,449
На версту . .	—	—	—	4,215	4,896	5,147	5,567	6,487
Результатъ эксплоатаціи. Чистый доходъ. . .	—	—	91,391	291,127	162,525	102,893	—	30,992
Результатъ эксплоатаціи. Убытокъ .	26,438	193,054	—	—	—	—	114,836	—
Къ убытку надо прибавить расходы, не отнесенные на эксплоатацію 1871 года, но списанные на покрытіе убытка съ чистаго дохода за 1873 годъ на временное движеніе . .		135,327						
Проценты на занятыя деньги		16,286						
		344,667						

Если изъ чистаго дохода за 7½ лѣтъ, равнаго 678,928 руб., вычесть сумму убытковъ за то же время, равную 485,941 руб., то окажется, что дорога дала въ 7½ лѣтъ чистаго дохода 192,987 руб. или въ годъ, среднимъ числомъ, 25,732 рубля кредитныхъ; это составляетъ на затраченный капиталъ (27.734,236 метал. руб.) менѣе $^1/_{10}$%, не принимая даже въ разсчетъ курсовую разницу.

---

*) Свѣдѣнія составлены по 1-е января 1878 г. потому, что записка составлялась до представленія отчета за 1878 годъ.

За тоже время общество вытребовало на уплату процентовъ по акціонерному капиталу . . . . . 3.003,135 руб.

и состоитъ должнымъ правительству за уплату процентовъ по облигаціонному капиталу и погашеніе 6.845,105 метал. рублей, что съ курсовою разницею въ 25% составитъ . . . . . 8.533,881 руб.

11.557,016 руб.*)

Такимъ образомъ, дорога въ число слѣдовавшихъ процентовъ и погашенія акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ 11½ мил. дала всего только около 1¾%, а 98¼ легло на правительство и земства.

Успѣшность предпріятія зависитъ отъ суммы разныхъ обстоятельствъ, при которыхъ предпріятіе осуществилось и дѣйствуетъ.

Первое и несомнѣнное вліяніе на опредѣленіе процента доходности оказываетъ величина капитала, затраченнаго въ дѣло, затѣмъ на дѣло вліяетъ правильность употребленія капитала, въ желѣзнодорожномъ же дѣлѣ правильность постройки дороги, обусловливаемой концессіею, мѣстныя условія и затѣмъ хозяйство.

Чтобы выяснить, какое вліяніе оказываютъ на эксплоатацію саратовской дороги означенныя обстоятельства, необходимо разсмотрѣть каждое изъ нихъ въ отдѣльности.

Капиталъ построенія дороги.

Капиталъ для постройки 340 верстъ опредѣленъ въ 27.734,236 метал. руб.

По реализаціи капиталъ опредѣлился въ 21.832,303 р. 2 к. кред.**)

---

*) Въ эту сумму не вошли проценты, начисленные на уплачиваемыя правительству и земствамъ суммы, таковыхъ процентовъ по 1-е января 1878 г. числится: земству . . . . . 550,817 р.
правительству . . . . . 1.063,654 „
1.614,471 р.

**) Акціонерный капиталъ реализованъ:

1,216 акцій по 125 р. кред		1.514,500 р. — к. кред.
48,470 акцій по 66%	3.998,775	
разность между 515—601	667,756	4.666,531 » 60 » »
		6.181,031 р. 60 к. кред.
Облигаціонный капиталъ реализованъ по 66%		15.651,271 р. 42 к.
		21.832,303 р. 02 к. кред.

Если изъ этой суммы исключить расходы, которыми обыкновенно сопровождаются выдачи концессій, такъ называемые первоначальные расходы, расходы по залогамъ, утраты и т. п.

по 10,000 руб. на версту. . . . . 3.400,000 руб.

то окажется, что въ дѣло могло быть затрачено не болѣе 18.432,303 руб. кредитныхъ. При существовавшей во время реализаціи капитала разности курса въ 16%, послѣдняя сумма выразится металлическими рублями всего въ 15.482,135. Капиталъ, дѣйствительно вложенный въ дѣло, составляетъ лишь 57,7% капитала, оплачиваемаго предпріятіемъ; слѣдовательно, 44,3% оплачиваемаго капитала въ дѣло не употреблены. Отсюда уже очевидно, что саратовская дорога, при непроизводительномъ помѣщеніи значительной части строительнаго капитала, только развѣ при благопріятныхъ условіяхъ эксплоатаціи когда либо можетъ дойти до того, что будетъ давать доходъ въ размѣрѣ достаточномъ для покрытія процентовъ и погашенія капитала, опредѣленнаго концессіею.

Построеніе желѣзной дороги.

Высочайше дарованною саратовскому губернскому, кирсановскому уѣздному земствамъ и саратовскому городскому обществу концессіею на построеніе дороги длина ея опредѣлена въ 340 верстъ, а капиталъ построенія опредѣленъ въ 27.734,236 метал. руб. Стоимость построенія по участкамъ опредѣлена разцѣночною вѣдомостью, утвержденною министромъ путей сообщенія, слѣдующимъ образомъ:

(Отъ Тамбова.)

	Стоимость версты въ мет. руб.
1-й участокъ 110 верстъ	68,848 р. 42 к.
2-й участокъ 148 верстъ	66,143 „ 40 „
3-й участокъ 82 версты	126,361 „ 53 „
340	

По концессіи обществу предоставлялось послѣ тщательныхъ изысканій измѣнить направленіе линіи, опредѣленное по предварительному проекту, а также размѣщеніе станцій, но съ тѣмъ

однако же, чтобы общее протяженіе главнаго пути отъ Тамбова до Саратова ни въ какомъ случаѣ не превысило опредѣленныхъ трехсотъ сорока верстъ, чтобы на главномъ пути не было кривыхъ, описанныхъ радіусомъ менѣе 300 саженъ, чтобы уклоны продольной профили не превышали восьмитысячныхъ и т. д.

Право образованія общества передано земствами, по договору, Гладинымъ и К°.

Первое общее собраніе 26 октября 1868 года образовало временное правленіе, и постройка дороги производилась Гладиными и К° отъ имени общества, которое съ Гладиными и К° на постройку дороги заключило оптовый контрактъ.

Не смотря на точное указаніе концессіи, чтобы длина дороги не превышала 340 верстъ, проектъ профили утвержденъ длиною 350 верстъ 384 сажени, а по окончаніи постройки длина линіи оказалась 354 версты 431 сажень.

За излишне построенныя версты строители получили отъ правительства вознагражденіе въ размѣрѣ 825,567 метал. рублей; сумма выведена изъ разсчета по разцѣночной вѣдомости (за исключеніемъ стоимости станціонныхъ зданій, подвижнаго состава) для 1-го участка 36,521 р. 46 к. верста, а 3-го участка 79,146 р. 31 к. метал., при чемъ одна верста 82 саж. отнесена на счетъ строителей, такъ какъ удлинненія на 1 версту требовало удобство при окончательномъ выборѣ станціи.

За основаніе къ удлинненію пути и вознагражденію строителей правленіе приняло необходимость слѣдующихъ отступленій отъ первоначально утвержденнаго министромъ путей сообщенія проекта:

1) Построить соединительную вѣтвь въ 3 версты 192 сажени отъ пункта, предположеннаго по упомянутому проекту началомъ тамбово-саратовской желѣзной дороги, до козлово-тамбовской дороги.

2) Измѣнить назначенныя упомянутымъ выше проектомъ мѣста расположенія станцій вслѣдствіе того, что нѣкоторыя изъ нихъ были проектированы въ совершенно безводныхъ мѣстахъ, въ особенности же вслѣдствіе сдѣланнаго министромъ путей сообщенія 2 декабря 1870 года распоряженія о томъ, чтобы мѣста постройки станцій у городовъ опредѣлялись не иначе, какъ по соглашенію съ городскими обществами.

Въ дѣлахъ правленія не имѣется никакихъ документовъ, подтверждающихъ приведенныя основанія, да и вообще дѣла правленія по постройкѣ дороги отличаются отсутствіемъ серьезныхъ документовъ, могущихъ разъяснить тѣ или иныя обстоятельства, какъ будто дѣло построенія дороги велось не правленіемъ, а кѣмъ-либо помимо его.

Но можно съ достовѣрностью сказать, что приведенное указаніе на распоряженіе министра отъ 2 декабря 1870 года не могло имѣть вліянія на удлинненіе пути уже потому, что 1-й участокъ открытъ 9 августа 1870 года, 4 мѣсяца ранѣе изданія этого распоряженія, 2-й участокъ открытъ 15 января 1871 года, спустя только одинъ мѣсяцъ послѣ означеннаго распоряженія, и лишь 3-й участокъ открытъ 4 іюля 1871 года, полгода послѣ распоряженія.

Извѣстно же, что къ постройкѣ станцій было приступлено гораздо раньше открытія дороги и что послѣ открытія дороги никакихъ измѣненій въ расположеніи станцій не происходило.

Поверхностное же наблюденіе за искривленіями пути, особенно между Саратовомъ и Аткарскомъ, убѣждаетъ, что искривленія дѣлались съ цѣлью удлинненія пути или съ цѣлью обойти мѣстность болѣе трудную и требующую болѣе значительныхъ затратъ на работу.

Отступленіе отъ утвержденной профили выражается въ слѣдующей таблицѣ.

По уклонамъ:

По утвержденному плану назначено:	Погонныхъ саженей.	Процентное отношеніе ко всему протяженію 350 в. 384 саж.	По постройкѣ дороги оказалось. Погонныхъ саженей.	Процентное отношеніе ко всему протяженію 354 в. 431 саж.
Горизонтальныхъ.	59.656,27	34	61.643,84	34,64
Уклоны: 0,001 . . .	29.950,33	17,08	1.486,10	0,83
0,002 . . .	2.705,00	1,54	3.548,60	2,00
0,003 . . .	3.516,67	2,01	5.000,29	2,82
0,004 . . .	8.943,20	5,10	6.818,71	3,84
0,005 . . .	3.883,50	2,21	4.008,00	2,26
0,006 . . .	4.780,00	2,73	5.381,25	3,03
0,007 . . .	1.962,00	1,12	1.347,57	0,76
0,008 . . .	57.587,10	32,84	52.300,77	22,48
0,010 . . .	2.400,00	1,37	29.447,33	16,77
0,012 . . .	—	—	6.328,54	3,57

Отступленіе при постройкѣ дороги отъ утвержденной профили выразилось главнымъ образомъ на 3-мъ уч. (Аткарскъ-Саратовъ).	По утвержденной профили по 3-му участку предназначено. Погонныхъ саженей.	Процентное отношеніе къ протяженію 3 уч. 92 версты 384 саж.	По постройкѣ дороги оказалось. Погонныхъ саженей.	Процентное отношеніе къ протяженію 3 уч. по постройкѣ 92 в. 384 с.
Горизонтальныхъ.	11.101,33	23,93	10.656,48	22,95
Уклоны: 0,001 . . .	28.977,33	62,47	103,00	0,23
0,002 . . .	200,00	0,44	363,15	0,76
0,008 . . .	6.105,41	13,16	5.586,50	12,03
0,010 . . .	—	—	23.403,33	50,40
0,012 . . .	—	—	6.328,54	13,63

Оказывается, что на третьемъ участкѣ, вмѣсто предназначенныхъ по утвержденной профили 63% уклоновъ въ 1 и 2 тысячныхъ, сдѣлано 63% уклоновъ въ 10 и 12 тысячныхъ.

Приведенныя свѣдѣнія извлечены изъ плановъ: утвержденнаго для постройки и составленнаго коммиссіею при пріемѣ дороги. Но

планъ, составленный коммиссіею, не соотвѣтствуетъ дѣйствительности. Въ 1876 году было произведено нивеллированіе профили до 163 версты отъ Тамбова; результатъ нивеллированія далъ слѣдующія цифры.

По уклонамъ:

	По утвержденной профили отъ 1 до 163 верст. назначено. Погонныхъ саженей.	Процентное отношеніе къ общему протяженію 163 верстъ.	По плану, составленному коммиссіею, показано отъ 1 до 163 верст. Погонныхъ саженей.	Процентное отношеніе къ общему протяженію 163 верстъ.	По нивеллированію въ 1876 г. оказалось на 163 верстахъ. Погонныхъ саженей.	Процентное отношеніе къ общему протяженію 163 верстъ.
Горизонтальныхъ.	31.298,45	38,4	33.040,07	40,54	27.723,20	34,02
Уклоны: 0,001 .	800,00	0,38	1.210,10	1,48	2.368,04	2,90
0,002 .	1.755,00	2,22	1.890,45	2,32	542,25	0,66
0,003 .	1.650,00	2,03	2.666,95	3,27	7.043,50	8,64
0,004 .	6 812,00	8,36	5.337,51	6,44	1.417,32	1,74
0,005 .	2.395,00	2,94	1.320,00	1,62	3.727,68	4,57
0,006 .	3.341,00	4,1	4.107,75	5,04	2.040,66	2,50
0,007 .	1.408,00	1,6	680,57	0,83	14.764,71	18,15
0,008 .	29.640,55	36,37	24.902,60	30,68	8.529,61	10,46
0,009 .	—	—	—	—	6.042,52	7,4
0,010 .	2.400,00	3,00	6.344,00	7,78	5.583,10	6,58
0,011 .	—	—	—	—	1.056,45	1,3
0,012 .	—	—	—	—	660,60	0,81
По кривымъ протяженіе:						
Прямыхъ . . .	69.374,22	85.11	67.032,35	82,25	66.350,00	81,42
Кривыхъ . . .	12.126,00	14,89	14.467,65	17,75	15.150,00	18,58

Группируя приведенныя данныя, получается:

Горизонтальныхъ. .	31.298,45	33.040	27.723,20
Отъ 1 до 4 включ.	11.017	11.105,01	11.370,66
Отъ 4 до 8 включ.	36.784	31.001,92	29.062,66
Свыше 8-ми. . . .	2.400	6.344,00	13.342,67

Отсюда видно, что на весьма удобномъ для постройки участкѣ строители сдѣлали горизонтали на 8 верстъ менѣе, чѣмъ было опредѣлено планомъ, а уклоновъ свыше 8 тысячн. на 21 версту болѣе; что дѣйствительное положеніе профили не соотвѣтствуетъ профили, опредѣленной при пріемѣ дороги въ горизонталяхъ на 12 верстъ, а въ уклонахъ свыше 8 тысячн.—на 14 верстъ.

Повѣрить, въ какой мѣрѣ не согласно дѣйствительное состояніе профили съ показаніемъ коммиссіи на остальномъ протяженіи пути, отъ Ртищева до Саратова, невозможно, такъ какъ нивеллированія полотна въ этой мѣстности не производилось.

Въ дѣлѣ правленія № 2 имѣется отношеніе департамента желѣзныхъ дорогъ, 19 августа 1869 года за № 5280, изъ котораго видно, что инженеръ генералъ-маіоръ Шернваль, завѣдующій техническою и инспекторскою частями управленія желѣзныхъ дорогъ, состоявшій въ то же время совѣщательнымъ членомъ правленія по технической части, ходатайствовалъ предъ министромъ путей сообщенія о разрѣшеніи замѣнить уклоны, опредѣленные проектомъ профили въ 0,008, уклонами въ 0,01 подъ видомъ „обезпеченіявъ устоевъ мостовъ отъ давленія на нихъ слишкомъ высокихъ насыпей и для облегченія впослѣдствіи расходовъ по эксплоатаціи дороги". Но министерство не признало возможнымъ разрѣшить увеличеніе уклоновъ, принявъ въ соображеніе: 1) что съ увеличеніемъ уклоновъ значительно увеличивается расходъ по эксплоатаціи, такъ какъ сила тяги при подъемѣ въ 0,010 въ $3^1/_2$ раза болѣе, чѣмъ при подъемѣ въ 0,008; кромѣ того, изнашиваются скорѣе рельсы и колеса отъ употребленія тормазовъ и т. п.; 2) что устои мостовъ, предположенные на саратовской дорогѣ, не слишкомъ высоки и на другихъ дорогахъ дѣлаются гораздо выше; 3) что капиталъ, исчисленный на постройку тамбово-саратовской желѣзной дороги, увеличенъ до 27.734,236 метал. руб. единственно съ цѣлью избѣжанія крутыхъ уклоновъ выше 0,008; 4) что хотя раздѣленіе длинныхъ продольныхъ склоновъ горизонтальными площадками весьма полезно, но что для устройства такихъ площадокъ не слѣдуетъ увеличивать крутости уклоновъ и превосходить допущенный по концессіи для нихъ крайній предѣлъ 0,008. При этомъ министерство указало, что если бы въ какомъ-либо частномъ случаѣ правленіе общества считало полезнымъ измѣнить длинный

продольный склонъ въ 0,008 короткими склонами въ 0,010, раздѣленными площадками, то о каждомъ подобномъ случаѣ правленіе должно испрашивать особое разрѣшеніе.

Въ дѣлахъ правленія нѣтъ вовсе указанія на то, чтобы правленіе дѣлало представленіе министру путей сообщенія о разрѣшеніи замѣнять 8-тысячные склоны 10-тысячными и чтобы министерство разрѣшало таковую замѣну, хотя имѣется удостовѣреніе инспектора дороги, что на третьемъ участкѣ уклоны въ 10 тысячныхъ разрѣшены лишь на три версты въ избѣжаніе длинныхъ уклоновъ въ 0,008.

Такимъ образомъ, представляется совершенно необъяснимымъ, почему на одномъ третьемъ участкѣ допущено 10-тысячныхъ уклоновъ $46^3/_4$ версты и 12-тысячныхъ уклоновъ $12^1/_2$ версты.

Отступленія строителей отъ утвержденной профили были замѣчены министерствомъ уже по окончаніи постройки дороги изъ разсмотрѣнія актовъ коммиссіи, свидѣтельствовавшей дорогу, что видно изъ отношенія министерства въ правленіе общества, отъ 25 іюня 1871 года за № 1291, которымъ сообщалось, что по докладу министру путей сообщенія о допущеніи уклоновъ въ 0,010, его сіятельство приказалъ увѣдомить правленіе, что, въ виду такого отступленія отъ утвержденнаго проекта, открытіе движенія по 3-му участку не будетъ дозволено до тѣхъ поръ, пока строители не исправятъ помянутыхъ отступленій отъ утвержденнаго проекта или пока не будетъ принято дѣйствительныхъ мѣръ для безостановочнаго и безопаснаго движенія по крутымъ уклонамъ въ 0,012. Правленіе общества ходатайствовало предъ министромъ путей сообщенія, 26 іюня 1871 года за № 389, о разрѣшеніи принять отъ строителей, въ замѣнъ указанныхъ коммиссіею измѣненій профили, паровозовъ и тендеровъ на сумму 135,000 р. сверхъ опредѣленнаго числа разцѣночною вѣдомостью. Въ дѣлахъ правленія не имѣется никакого указанія на то, послѣдовало ли разрѣшеніе на представленіе правленія или нѣтъ, хотя дорога и открыта для движенія.

Искуственныя сооруженія и зданія выстроены дурно, что видно изъ нѣсколькихъ приводимыхъ примѣровъ.

1. По прошествіи трехлѣтняго существованія дороги, уже въ 1874 году потребовался капитальный ремонтъ сооруженій на сумму

110,650 метал. руб., каковыя деньги были отпущены въ суммѣ 1.864,000 метал. руб. дополнительнаго облигаціоннаго капитала.

На цнинскомъ мосту, послѣ трехлѣтняго существованія его, въ 1874 г. пришлось приступить къ сплошной перемѣнѣ всѣхъ болтовъ, что обошлось 15,485 р., изъ нихъ 6,609 р. отнесено на эксплоатацію.

Устои ломовисскаго моста сдѣланы изъ мѣстнаго камня и облицованы кирпичемъ; вслѣдствіе неоднородной осадки матеріаловъ облицовка трескается, и устои ползли до 1876 года.

Паровозныя зданія потребовали на ремонтъ:

	Въ 1876 и 1877 г.	Въ 1878 г.	Въ 1879 г.	Всего въ 4 г.
въ Тамбовѣ	7,470 р.	475 р. — к.	1944 р. — к.	9,889 р. — к.
въ Кирсановѣ	7,297 „	374 „ 96 „	2090 р. 75 „	9,762 „ 71 „
въ Ртищевѣ	5,724 „			5,724 „ — „

Паровозныя зданія въ Тамбовѣ и Кирсановѣ сдѣланы были настолько не прочно, что для поддержанія потолковъ необходимо было сдѣлать колонны по протяженію всего зданія.

Зданія станцій въ большинствѣ пришли въ ветхость и неудобообитаемы безъ громадныхъ затратъ на приведеніе ихъ въ положеніе, соотвѣтственное назначенію.

Изъ вышеизложеннаго видно, что общество допустило при постройкѣ дороги слѣдующія существенныя отступленія:

1. Увеличеніе протяженія пути на 13 верстъ, что легло вѣчнымъ бременемъ на товаръ, перевозимый по дорогѣ.

2. Увеличеніе уклоновъ противъ утвержденной профили не только безъ разрѣшенія правительства, но вопреки воспрещенія его, что легло вѣчнымъ бременемъ на эксплоатацію дороги.

3. Что ни увеличеніе протяженія пути, ни увеличеніе уклоновъ не вызывалось условіями постройки, а сдѣлано въ интересахъ строителей, при чемъ строители получили вознагражденіе за излишне выстроенныя версты.

4. Что не только правленіе общества, но и правительственное лицо, отъ котораго зависѣло направленіе постройки дороги, дѣйствовало въ интересахъ строителей.

5. Что, не смотря на категорическое запрещеніе министерства замѣнять опредѣленные концессіею уклоны 0,008, то же министерство, если не разрѣшило прямо, то не возражало противъ замѣны

сдѣланныхъ отступленій въ постройкѣ дороги принятіемъ отъ строителей нѣсколькихъ паровозовъ, совершенно игнорировавъ то обстоятельство, что увеличеніе движущей силы, вслѣдствіе увеличенія уклоновъ, ложится вѣчнымъ отягощеніемъ эксплоатаціи.

Въ виду того, что по разцѣночной вѣдомости была исчислена особая сумма на уплату процентовъ во время производства работъ на весь строительный капиталъ, что срокъ производства работъ 1 участка опредѣленъ двухлѣтній, а 2 и 3 участковъ $3\frac{1}{2}$ лѣтній, то сумма, вычисленная на уплату процентовъ во время производства работъ, представится весьма значительною *).

1-й участокъ открытъ 9 августа 1870 года, а послѣдній въ іюлѣ 1871 года; слѣдовательно, суммы, назначенныя по разцѣночной вѣдомости на уплату процентовъ по облигаціонному капиталу (2 и 3 участк.), остались въ пользу строителей почти вполнѣ.

При открытіи дороги строители воспользовались § 8 концессіи, и дорога открыта съ недодѣлками, оцѣненными особою коммиссіею въ 876,481 р.; исполненіе же недодѣлокъ общество приняло на себя за исключеніемъ отчужденія земель.

Прежде всего обращаетъ вниманіе то обстоятельство, что къ числу недодѣлокъ относились такія работы, безъ исполненія которыхъ дорога не могла быть открыта за силою § 8 концессіи, а именно:

1. Досыпка осѣвшихъ насыпей.

2. Поднятіе 0,33 насыпи на $3\frac{1}{2}$ версты продольнаго пути около Кирсанова и на $2\frac{1}{4}$ версты на рѣкѣ Воронѣ.

Всѣ удержанныя у строителей деньги на предметъ окончанія недодѣлокъ были въ распоряженіи управляющаго дорогою.

Для расходованія суммъ недодѣлокъ не составлялось плана, а въ израсходованіи суммъ до 1873 года отчета не представлялось. Результатомъ такого хозяйства было то, что на 1-е января 1876

---

*) Въ разцѣночной вѣдомости уплата процентовъ не отдѣлена отъ реализаціи, а показана вмѣстѣ, и расходы эти исчислены на строительный капиталъ.

Назначено на расходы по реализаціи и уплатѣ процентовъ.

По 1-му участку	6.058,661	1,514,665
„ 2-му „	7.839,383	1.959,845
„ 3-му „	8.289,346	2.072,336

года *) оказалось израсходованными . . .	751,951 р. 46¾ к.
и исчислено предстоящихъ къ расходу . .	377,072 „ 01 „
	1.129,023 р. 47¼ к.

За исключеніемъ удержанныхъ у строителей 876,481 р. 10 к. оказывается, что по капиталу недодѣлокъ предстоитъ передержка 252,542 р. 37 к.

Только въ 1877 году управленіе дороги обратило вниманіе на такое положеніе капитала и разнесло произведенныя работы на три вѣдомости: 1) работы, подлежащія къ отнесенію на капиталъ недодѣлокъ, 903,871 р. 65¼ к., 2) работы, неправильно отнесенныя на недодѣлки, 79,254 р. 3½ к., и 3) расходы на работы, вовсе не предвидѣнныя въ составленной вѣдомости о недодѣлкахъ (145,897 р. 78½ к.).

Изъ послѣдняго уже усматривается, что при оцѣнкѣ недодѣлокъ были не предвидѣны нѣкоторыя работы и что при исполненіи работъ вовсе не руководились вѣдомостью недодѣлокъ. Но этимъ не исчерпывается неправильность опредѣленія недодѣлокъ. При отчетѣ за 1870, 1871 и 1872 годъ приложена вѣдомость подъ названіемъ „отчетъ расходамъ, произведеннымъ въ 1872 году согласно постановленія правленія, сверхъ бюджета эксплоатаціонныхъ расходовъ“, „на сумму 220,838 р. 82½ к.“ (послѣдн. прилож.). На страницѣ 45-й объясненія къ годовому отчету за 1872 годъ содержится слѣдующее:

„Вслѣдствіе развившагося въ 1872 году движенія по дорогѣ потребовалось производство новыхъ работъ, не бывшихъ на обязанности строителей, такъ какъ онѣ не были предвидѣны въ разцѣночной вѣдомости. Означенныхъ работъ было произведено въ 1872 году на 220,838 р. 82½ к. Расходъ этотъ произведенъ заимообразно изъ суммы, данной строителями на окончаніе недодѣлокъ, такъ какъ правленіе не сочло возможнымъ отнести его на этотъ источникъ въ виду его спеціальнаго назначенія; сумма эта подлежитъ возврату изъ будущихъ доходовъ эксплоатаціи.“

---

*) Принято 1-го января 1876 года, потому что только въ 1877 году, по моему настоянію, составлена систематическая вѣдомость о работахъ, произведенныхъ на капиталъ недодѣлокъ.

Сумма эта не снесена на доходы эксплоатаціи, а по балансу на 1-е января 1875 года значится, какъ дополнительныя работы на средства общества.

Разсматривая въ подробности означенную вѣдомость, оказывается, что ни одна работа не могла быть отнесена на эксплоатацію, такъ какъ работы вызывались не обветшаніемъ сооруженій и потребностью ремонта ихъ, а всѣ работы относились къ устройству пути, и если вызывались расходы не изъ суммъ, удержанныхъ на недодѣлки, то потому только, что своевременно недодѣлки не были опредѣлены въ точности. Въ этой вѣдомости есть расходы не только однородные, но произведенные въ однихъ мѣстахъ, гдѣ производились расходы на работы по недодѣлкамъ; такъ, напр., въ приложенной къ тому же годовому отчету вѣдомости „работамъ, по окончаніи дороги произведеннымъ изъ суммъ, полученныхъ на сей предметъ отъ строителей“, на стр. 4-й, въ статьѣ „досыпка осѣвшихъ насыпей“ (40,961 р. 41 к.) на Вяжлѣ, на 112-й верстѣ производилась „досыпка осѣвшихъ насыпей“, и въ вѣдомости дополнительныхъ работъ, въ статьѣ „земляныя работы по устройству полотна“ (11,413 р. 46½ к.), значится расходъ подъ видомъ пополненія осѣвшихъ насыпей на 112-й верстѣ у р. Вяжли. Происхожденіе вѣдомости дополнительныхъ работъ возможно объяснить только тѣмъ, что работы производились безъ правильнаго счета, такъ какъ за 1870, 1871 и 1872 г. отчетовъ не составлялось, а когда былъ подведенъ итогъ всѣмъ расходамъ въ 1873 году, то оказалось необходимымъ найти другіе источники для пополненія расходовъ. Указаніе на то, что расходы на дополнительныя работы производились согласно журнала правленія, неосновательно,—такого постановленія не существуетъ.

Повѣрить правильность израсходованія суммъ невозможно, ибо отдѣльныхъ счетовъ въ управленіи не имѣется, и всѣ свѣдѣнія заключаются лишь въ приложеніяхъ къ годовымъ отчетамъ въ выраженіяхъ неопредѣленныхъ; при чемъ содержаніе статей по отчету можетъ быть отнесено къ нѣсколькимъ статьямъ разцѣночной вѣдомости. Въ виду всего сказаннаго, можно съ полнымъ убѣжденіемъ сказать, что истраченная сумма на дополнительныя работы пошла на недодѣлки, оставленныя строителями.

Такимъ образомъ, общество обязано пополнить недостаточную

сумму по производству недодѣлокъ . . . . . 252,542 р. 37¾ к.
да уже затратило подъ видомъ дополнительныхъ работъ. . . . . 220,838 „ 82½ „
473,381 р. 20¼ к.

Независимо отъ сего, расходъ на недодѣлки сносился на эксплоатацію. Исчислить, сколько отнесено на эксплоатацію суммъ, подлежавшихъ отнесенію на недодѣлки, нѣтъ возможности, ибо за время до 1873 года нѣтъ никакихъ счетовъ, но можно указать на слѣдующіе примѣры.

Въ 1874 году приступлено къ переклепкѣ цнинскаго моста, и израсходованная въ томъ году сумма 8,875 р. 56 к. отнесена на капиталъ недодѣлокъ, а израсходованная на этотъ предметъ въ 1875 году сумма 6,609 р. 64 к. отнесена на эксплоатацію; на досыпку осѣвшихъ насыпей сносится постоянно расходъ на эксплоатацію, не смотря на то, что принятая отъ строителей именно на этотъ предметъ сумма (95,870 р.) не израсходована, и не смотря на то, что министръ путей сообщенія, 31 января 1873 года за № 564, разъяснилъ, что расходъ на досыпку осѣвшихъ насыпей долженъ относиться на строительный капиталъ. Самое же наглядное доказательство тому, какъ дорога принималась, служитъ дѣло о разсыпкѣ верхняго балластнаго слоя щебня.

По разцѣночной вѣдомости цѣна щебня опредѣлена, кромѣ разсыпки, въ 25 метал. р. за кубическую сажень. При опредѣленіи недодѣлокъ у строителей удержано по 22 руб. кредитныхъ, а всего за разными разсчетами 247,113 р., да камня и щебня 10,572,47 кубической сажени. Бывшій управляющій дорогою г. Бунге, принимавшій дорогу и участвовавшій въ оцѣнкѣ недодѣлокъ, въ донесеніи, 2 января 1874 года № 2, объяснилъ, что изъ принятаго отъ строителей камня и щебня 10,572,47 куб. саж., въ виду его плохаго качества, можетъ получиться только 4,000 куб. саж. годнаго щебня; при затратѣ на приведеніе въ порядокъ принятаго отъ строителей матеріала 80,414 40 к., что составитъ 20 р. 10 к. расхода на каждую кубическую сажень годнаго матеріала. Затѣмъ заготовленіе камня недостающаго, по исчисленію управляющаго, должно было обойтись въ 31 руб. за сажень. При опредѣлившейся по постройкѣ дороги длинѣ пути въ 353 версты и ⅕ разъѣздныхъ путей, балластомъ должно быть покрыто 424 версты, на что, по разсчету 46 куб. саж.,

назначенныхъ по разцѣночной вѣдомости на версту, общее количество щебня, необходимаго для разсыпки по всему протяженію, опредѣлилось въ 19,504 куб. саж., а за исключеніемъ 4,000 куб. саж., могущихъ получиться изъ принятаго отъ строителей матеріала, предстояло заготовить 15,504 куб. саж.

Такимъ образомъ, по даннымъ, представленымъ управляющимъ г. Бунге, операція по разсыпкѣ исчислялась слѣдующимъ образомъ:

Заготовленіе 15,504 куб. саж. по 31 р . . . . . 480,624 р.
Разработка имѣющагося матеріала. . . . . 76,364 „
Развозка и разсыпка. . . . . 32,000 „
588,988 р.

Удержано же, какъ выше было сказано, деньгами всего 247,113 рублей.

Управляющій дорогою одновременно излагалъ и способъ исполненія работъ: за отсутствіемъ дѣльныхъ подрядчиковъ и въ виду того, что послѣдніе совершенно незаслуженно получаютъ барыши, управляющій предполагалъ исполненіе работъ произвести чрезъ начальника ремонта съ тѣмъ, чтобы сумма не превышала цѣнъ, опредѣленныхъ имъ, управляющимъ.

Представленіе управляющаго дорогою не обратило никакого вниманія правленія и даже не было обсуждено, что побудило меня подать 9-го сентября 1876 года заявленіе съ подробнымъ изложеніемъ всѣхъ обстоятельствъ дѣла и съ заявленіемъ требованія опредѣлить чрезъ особую коммиссію, въ присутствіи члена правленія, какъ количество имѣющагося камня, такъ и качество и расходы, необходимые на разработку этого камня, и источники, на которые должны быть отнесены недостающія суммы, а въ виду того, что въ прежнее время дѣлались уже отчисленія въ пользу служащихъ на желѣзной дорогѣ, и въ виду несообразности цѣнъ, указанныхъ управляющимъ по заготовкѣ щебня и разработкѣ имѣющагося матеріала, я заявилъ требованіе о томъ, чтобы правленіе выработало правила производства работъ по дорогѣ и заготовкѣ матеріала и ввело эти правила въ инструкцію. Но правленіе ограничилось затребованіемъ свѣдѣній отъ управляющаго же дорогою, изъ которыхъ оказывается, что изъ принятыхъ отъ строителей камня и щебня 10,572,47 куб. саж. до 1 января 1876 года израсходовано 2,075,08 куб. саж. и состоитъ на лицо 8,497,39 куб. саж.;

по испытанію качества матеріала изъ этого количества можетъ быть получено матеріала годнаго 5,915,50 куб. саж.

Общая же стоимость разсыпки всего балласта опредѣлена въ 321,530 р. 69 к., т. е. на 267,458 р. менѣе, чѣмъ опредѣлялась работа бывшимъ управляющимъ.

Заявленіе мое, не смотря на доставленныя уже свѣдѣнія, правленіемъ не разсмотрѣно, вопросъ, на чей счетъ долженъ быть отнесенъ недостатокъ суммъ на недодѣлки, не разрѣшенъ, и самое дѣло остается безъ движенія.

Отсутствіе оборотнаго капитала.

Однимъ изъ обстоятельствъ, увеличивающихъ расходы эксплоатаціи, представляется отсутствіе денежныхъ средствъ, необходимыхъ для оборотовъ по эксплоатаціи. Обстоятельство это заслуживаетъ особеннаго вниманія, потому что безъ пособія правительства эксплоатація представляется невозможною.

На основаніи § 3 концессіи, общество обязано было построить дорогу и снабдить ее подвижнымъ составомъ и всѣми другими принадлежностями для эксплоатаціи дороги. Въ силу этого, на обществѣ лежала обязанность снабдить дорогу и оборотнымъ капиталомъ, какъ необходимою принадлежностью эксплоатаціи дороги.

Хотя разцѣночною вѣдомостью, составленною совѣщательнымъ членомъ правленія г. Шернвалемъ, не была предусмотрѣна необходимость выдѣленія части строительнаго капитала въ оборотный, но это было исправлено впослѣдствіи выдачею, во время постройки дороги, излишковъ отъ реализаціи 1,112.065 р. кредитныхъ и 127,498 р. металлическихъ.

Происхожденіе этихъ денегъ слѣдующее. Строители обязаны были реализовать облигаціонный капиталъ не гарантированнымъ; они этого выполнить не могли и продали облигаціи правительству по 66 за 100. Правительство присвоило облигаціямъ гарантію 5% и при этихъ условіяхъ реализаціею облигаціоннаго капитала получило выгоды 2.128,992 метал. р.; половину этой суммы оно выдало обществу для зачисленія *въ запасный капиталъ*. Правленіе ранѣе полученія денегъ отъ правительства, *безъ согласія общества*, признало за строителями безусловное право на полученіе половины всей суммы, которая будетъ выдана правительствомъ обществу.

Хотя въ условіяхъ реализаціи облигаціоннаго капитала, указанныхъ въ отношеніи особенной канцеляріи по кредитной части, отъ, 17 іюля 1869 года, за № 6212-мъ, такого права строителей не указано вовсе; по этимъ условіямъ, „могущій образоваться отъ выпуска облигацій, еслѣ онѣ будутъ выпущены не гарантированными весь излишекъ сверхъ 66, а если будутъ выпущены гарантированными, то въ половинномъ размѣрѣ, *правительство уступаетъ въ собственность общества для обращенія въ запасный капиталъ*, и въ обоихъ случаяхъ для наискорѣйшаго и наилучшаго построенія дороги предоставляется обществу изъ той части излишка, которая причтется на долю общества, выдать нѣкоторую часть, но не свыше однако половины излишка, строителямъ“.

Подробное изложеніе настоящаго дѣла находится въ докладѣ моемъ земскому собранію 1878 года, стр. 156—157, а потому я не буду разбирать вопросовъ: 1) имѣло ли право правленіе собственною властью выдать какую-либо часть строителямъ; 2) имѣло ли право общество, въ силу условій, поставленныхъ правительствомъ, признать за строителями абсолютное право на половину всего того, что причтется обществу,—констатируя лишь фактъ, что строителямъ выдано, изъ полученныхъ отъ правительства, 556,032 р. 64 к. кредитн. Правленіе поторопилось выдать даже половину и тѣхъ денегъ, которыхъ оно отъ правительства не получило (127,498 метал. рублей) и не получитъ, ибо оно не принимаетъ никакихъ мѣръ къ осуществленію тѣхъ условій, при которыхъ правительство можетъ выдать эти деньги, именно къ окончанію недодѣлокъ, для окончанія которыхъ, какъ сказано выше, у общества нѣтъ и денегъ.

Въ счетъ 127,498 р., не полученныхъ отъ правительства, выдано строителямъ.	63,749 р. 43	к. кред.
Всего выдано	619,032 р. 64	к.

Въ запасный же капиталъ общество записало 619,782 р. 8 к. (балансъ на 1-е января 1874 года). Почти одновременно съ полученіемъ денегъ отъ правительства, правленіе затрачивало и суммы запаснаго капитала на такъ

называемыя дополнительныя работы, а въ сущности недодѣлки, какъ было сказано выше, на покупку амбаровъ у бывшаго общества „Союзъ“, покупку кирпичнаго завода, нынѣ закрытаго. . 256,883 р. 62½ к.

и на покупку у строителей паровозовъ, совершенно ненужныхъ. . . . . 157,434 „ 68 „

На изысканіе вѣтви къ г. Балашову. 1,619 „ 74 „

414,938 р. 04½ к.

Такимъ образомъ изъ полученныхъ отъ правительства въ запасный капиталъ. . . . . 1.112,065 р. — к.

Правленіе выдало строителямъ, а частію затратило безъ всякой надобности. . . . . 1.033,970 „ 68½ „

Осталось для оборота . . . . . 78,094 р. 31½ к.

Къ этому остатку надо прибавить сумму, наросшую отчисленіями отъ чистаго дохода до 1-го января 1878 г. . 15.916 р. 39 к.

и оборотный капиталъ, выданный правительствомъ въ 1874 году (въ суммѣ 1.863,000 р.). . . . . 204,202 „ 59 „

298,213 р. 29½ к.

Но эта сумма представляется ничтожною, если принять во вниманіе, что на 1-е января 1878 года по балансу числится матеріаловъ и имущества на. . . . . 1.109,650 р. 66 к.

Слѣдовательно, только для покрытія стоимости матеріаловъ и имущества общество должно прибѣгать къ долгу на сумму болѣе 800,000 р.

Долги общества дѣлятся на разныя категоріи.

Къ первой относятся долги правительству; они состоятъ изъ суммъ, отчисленныхъ по эксплоатаціи, но не отосланныхъ или неупотребленныхъ по назначенію. По балансу на 1-е января 1878 года эти долги представляются въ слѣдующихъ цифрахъ:

Правительственная инспекція . . . 11,832 р. 21 к.

Содержаніе полицейскаго управленія. . . . . 63,048 „ 44 „

Министерство военное по мобилизаціи войскъ. . . . . 42,180 „ 47 „

117,061 р. 12 к.

Къ этой суммѣ надо прибавить 198,451 р. 12 к., отчисленныхъ уже отъ чистыхъ доходовъ прежнихъ лѣтъ на долю правительства (облигаціоннаго капитала), но, не смотря на требованія министерства, еще не сданныхъ въ казну. Сумма эта не показана въ счетѣ кредиторовъ, а совершенно неправильно показана „въ счетѣ правительства по облигаціонному капиталу“. Такимъ образомъ, въ распоряженіи общества обращается 315,512 р. 24 к., принадлежащихъ правительству.

Ко второй категоріи относятся суммы, не употребленныя по назначенію, а именно:

Капиталъ на устройство пристани въ Саратовѣ. . . . . 76,120 р. 35 к.

Строители дороги (не окончено отчужденіе земли) . . . . . 30,458 „ 21½ „

Капиталъ желѣзнодорожныхъ училищъ . . 24,430 „ — „

Долги городской управѣ за отмѣну пошлинъ. 15,000 „ — „

146,000 р.,

исключая другихъ мелкихъ расходовъ.

Къ третьей категоріи относятся долги, сдѣланные въ банкахъ и затѣмъ у частныхъ лицъ по векселямъ.

По балансу на 1-е января 1878 года такихъ суммъ значится:

Волжско-камскому банку. . . . . 244,585 р. 60 к.

Основаніемъ къ займу въ волжско-камскомъ банкѣ послужила необходимость капитала для производства работъ на дополнительный облигаціонный капиталъ, отпущенный правительствомъ въ 1874 году. Волжско-камскій банкъ выдалъ въ ссуду 400,000 р. въ среднемъ за 7% подъ условіемъ, чтобы всѣ деньги изъ государственнаго банка получались чрезъ волжско-камскій банкъ и чтобы по мѣрѣ работъ ссуда погашалась. Работы производились, деньги получались, но ссуда не погашалась, такъ что въ 1876 году банкъ потребовалъ замѣны условія ссуды выдачею срочныхъ обязательствъ—векселей, что и было выполнено правленіемъ, а за-

тѣмъ банкъ потребовалъ уплаты денегъ. Для удовлетворенія банка правленіе должно было занять 150,000 р. у московскаго купца Рукавишникова подъ векселя срокомъ на 6 и 9 мѣсяцевъ за 8%, а въ 1879 году онъ же, Рукавишниковъ, согласился переписать векселя съ условіемъ платежа 9%. На 1-е апрѣля 1879 года долговъ по векселямъ состоитъ:

62,000 р.—волжско-камскому банку.

150,000 р.—г. Рукавишникову.

Замѣчательно то обстоятельство, что, при отсутствіи въ настоящее время денегъ, правленіе переписываетъ векселя волжско-камскому банку ежемѣсячно.

Къ четвертой категоріи относится пріобрѣтеніе въ долгъ матеріаловъ. Прототипомъ подобнаго рода сдѣлокъ служитъ условіе съ Круппомъ на поставку рельсовъ и шинъ. Правленіе въ 1874 году заключило съ нимъ уловіе на поставку двухгодовой пропорціи рельсовъ и, не имѣя денегъ, уплату ихъ обязалось производить по срокамъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, уплачивая 6% годовыхъ. Очевидно, что, связавъ себя первыми условіями, правленіе было поставлено въ необходимость и въ будущемъ имѣть дѣло только съ нимъ, такъ какъ нельзя было предвидѣть возможности настолько имѣть капитала, чтобы одновременно съ уплатою долга Круппу было возможно пріобрѣтать рельсы на наличныя деньги. Въ результатѣ получилось то, что и слѣдовало ожидать,—мы лишены возможности имѣть съ кѣмъ-либо дѣло, даже съ правительствомъ, если оно не согласится на разсрочку платежей, и, уплачивая Круппу въ настоящее время стоимость всей годовой потребности, мы платимъ ему еще 6%. Насколько это ложится тяжестью на эксплоатацію, видно изъ того, что по отчету за 1878 годъ сносится на стоимость рельсовъ и шинъ болѣе 78,000 р.*) за уплаченные

*) А именно: уплаченные въ 1878 году проценты на суммы за

рельсы	11,862 р. 33 к.
за шины	1,175 „ 53 „
	13,037 р. 86 к.
Курсовая разность на рельсы	33,805 „ 19 „
„ „ на шины	985 „ 42 „
	34,790 р. 61 к.
Кромѣ не отнесенныхъ на эксплоатацію, уплаченныхъ до 1878 г.	31.000 „ „

проценты и курсовую разницу, такъ какъ платежъ мы производимъ по разсчету на фунтъ стерлинговъ. Уплата процентовъ никогда не показывалась по отчетамъ особою статьею, по этому предмету въ бюджетѣ нѣтъ и статьи; до 1878 года всѣ проценты относились на дополнительный облигаціонный капиталъ и на матеріалы; по отчету за 1877 годъ (приложен. № 42-й) подъ главою VIII—особые расходы, подъ видомъ учетовъ авансовъ на задатки и платежи показаны въ расходѣ 26,325 р. 68 к., а за все время 73,467 р. 48 к.

Въ 1878 году правленіе предположило проценты разнести слѣдующимъ образомъ:

На дополнительный капиталъ проценты волжско-камскому банку и часть процентовъ Рукавишникову (3,935 р. 67 к.)	12,932 р. 21 к.
часть процентовъ Рукавишникову	16,012 „ 23 „
	28,944 р. 44 к.

А уплаченные Круппу по его счету курсовую разницу (34,790 р. 61 к.) и проценты (13,037 р. 86 к.) надо будетъ искать въ годовомъ отчетѣ по статьямъ: сплошное возобновленіе рельсовъ и ремонтъ вагоновъ.

Такое отнесеніе расходовъ на проценты несправедливо, потому что долгъ состоитъ въ настоящее время не для производства работъ на дополнительный капиталъ, да къ тому же правленіе получило отъ правительства по работамъ на дополнительный капиталъ болѣе, чѣмъ затратило; точно также не слѣдовало обремѣнять стоимость однихъ рельсовъ, ибо рельсы въ происхожденіи долга ни при чемъ, такъ какъ эксплоатація сноситъ ежегодно стоимость всѣхъ рельсовъ, употребленныхъ въ дѣло.

Не смотря на сдѣланныя въ этомъ смыслѣ мною замѣчанія, разнесеніе процентовъ по долгамъ сдѣлано такъ, какъ выше показано.

Къ послѣдней категоріи принадлежатъ долги самые несправедливые, это—неуплата въ срокъ денегъ за поставки и исполненіе работъ. Опредѣлить количество этихъ долговъ по балансу на 1-е января 1878 года не могу, такъ какъ они значатся въ счетѣ „разныя лица по счетамъ управленія (410,762 р. 34 к.)“. Подробныхъ же счетовъ въ правленіи не имѣется. Долги уплачивались выдачею квитанцій, которыя учитывались кредиторами или въ банкахъ, или дисконтировались у частныхъ лицъ.

Очевидно, что эта система ложилась бременемъ на дѣло, такъ какъ поставщики при подрядахъ имѣли въ виду подобный способъ уплаты. Въ 1878 году послѣ займа у Рукавишникова выдача такихъ квитанцій прекращена, но, въ виду наступленія срока платежей волжско-камскому банку, этотъ способъ расплаты останется почти единственнымъ, чтобы хоть временно выходить изъ затрудненія, особенно же въ виду уменьшенія сбора на дорогѣ, упавшаго до 3,000 р. въ апрѣлѣ мѣсяцѣ настоящаго года. Изъ вышеизложеннаго видно,что финансовое положеніе общества находится въ скверномъ положеніи, и настойчивое требованіе правительствомъ суммъ, ему принадлежащихъ, можетъ поставить общество въ критическое положеніе, и что такое положеніе создано самимъ обществомъ, затратившимъ произвольно данный ему запасный капиталъ.

Результатъ хозяйства въ прямой зависимости отъ того, какъ хозяинъ относится къ хозяйству. Хозяиномъ дѣла акціонерное общество по праву считаетъ себя, а слѣдовательно, веденіе хозяйства должно лежать на правленіи. Правленіе же общества тамбово-саратовской желѣзной дороги опредѣляетъ обязанности всѣхъ желѣзнодорожныхъ правленій слѣдующимъ образомъ: „правленія желѣзнодорожныхъ обществъ вообще имѣютъ своимъ назначеніемъ не непосредственное завѣдываніе дорогою, но лишь общее направленіе дѣла и разрѣшеніе важнѣйшихъ вопросовъ, и что удержаніе правленій въ этихъ границахъ существенно необходимо для пользы дѣла, такъ какъ всякое вмѣшательство въ управленіе дорогою клонилось бы къ освобожденію управляющаго дорогою отъ долженствующей лежать на немъ отвѣтственности и, ослабляя авторитетъ управляющаго предъ подчиненными ему лицами, сдѣлало бы не мыслимымъ поддержаніе той дисциплины, которая столь существенна въ управленіи желѣзною дорогою“. „Руководствуясь такимъ убѣжденіемъ, правленію тамбово-саратовской желѣзной дороги, находясь въ Саратовѣ, остается заниматься только разрѣшеніемъ текущихъ, по большей части, самыхъ незначительныхъ дѣлъ, которыя могутъ быть разрѣшены одинаково удобно какъ въ Саратовѣ, такъ и во всякомъ иномъ мѣстѣ. Исполнять же важныя обязанности, какъ-то сношенія съ правительственными и кредитными учрежденіями, а также съ другими обществами, заключеніе контрактовъ на пріобрѣтеніе разныхъ матеріаловъ и т. п., правленіе въ настоящемъ своемъ положеніи лишено всякой возможности, и если по отношенію къ означеннымъ обязанностямъ, съ перемѣщеніемъ правленія въ Саратовъ, не произошло важныхъ упущеній, то только потому, что почти все это время одинъ изъ директоровъ правленія находился въ Петербургѣ.“

Такимъ образомъ, правленіе всѣ сношенія съ управленіемъ дороги, не исключая надзора за правильностью дѣйствій управленія, относитъ къ числу „самыхъ незначительныхъ дѣлъ“. Этотъ взглядъ на обязанности правленія и положенъ въ основаніе веденія дѣла. Правленію неизвѣстно, что дѣлается управляющимъ дорогою, который является полнымъ распорядителемъ всѣхъ средствъ общества. До 1877 года управляющій представлялъ годовой отчетъ, сопровожденный документами, съ 1877 года представлялись мѣсячные отчеты по истеченіи 3-хъ или 4-хъ мѣсяцевъ послѣ отчетнаго мѣсяца. По свойству своему документы, представляемые къ отчету, суть кассовые документы, но не даютъ возможности повѣрять расходъ по операціямъ. Годовые отчеты, которые сопровождаются таблицами, уясняющими цифровой годовой отчетъ, представляются не болѣе, какъ за мѣсяцъ до общаго собранія, а потому правленіе лишено физической возможности даже поверхностно повѣрить расходы. Вслѣдствіе сего всѣ отчеты подписываются безъ повѣрки оныхъ. Покупка матеріаловъ управляющимъ дѣлается безъ вѣдома правленія, хотя по инструкціи, данной управляющему, онъ обязанъ представлять всѣ заключенные имъ контракты на утвержденіе правленія, но этого не исполняется. Представляются на утвержденіе правленія лишь контракты на топливо; да въ сущности это представляется пустою формальностью, такъ какъ правленіе не въ состояніи судить ни о степени необходимости матеріаловъ, ни о правильности цѣнъ, ни о правильности исполненія контрактовъ.

Правительственная ревизіонная коммиссія, ревизовавшая отчетъ за 1870, 1871 и 1872 годы, дала такое заключеніе о счетоводствѣ правленія: 1) что отчетъ правленія объ эксплоатаціи тамбово-саратовской желѣзной дороги за время съ 9 августа 1870 года

по 1-е января 1873 года совершенно не согласенъ ни съ книгами управленія дороги, ни съ книгами правленія; 2) что въ бухгалтерскихъ книгахъ какъ правленія, такъ и управленія дороги нѣтъ всѣхъ счетовъ, совершенно необходимыхъ для правильнаго обзора операцій общества по эксплоатаціи дороги; 3) что бухгалтерскія книги не стоятъ ни въ какой связи съ отчетными документами; 4) что самые документы не содержатъ въ себѣ никакихъ данныхъ для сужденія о свойствѣ всѣхъ операцій и опредѣленія правильности доходовъ и расходовъ общества, и 5) что вся вообще отчетность общества тамбово-саратовской желѣзной дороги ведется въ формахъ крайне запутанныхъ и недоступныхъ никакой правильной повѣркѣ.

Съ 1874 года счетоводство правленія ведется только по расходамъ, производимымъ правленіемъ, а книги по эксплоатаціи, во исполненіе § 35 устава, ведутся въ правленіи по документамъ управленія простановкою въ главную книгу правленія цифръ, выведенныхъ въ отчетѣ управленія; до 1877 года цифры эти проставлялись съ годоваго отчета декабремъ мѣсяцемъ, слѣдовательно, 5 мѣсяцевъ по истеченіи года.

Достаточно просмотрѣть журналы и входящую книгу правленія за нѣсколько лѣтъ, чтобы убѣдиться въ томъ, что правленіе никакого участія въ надзорѣ за дѣйствіями управленія не принимаетъ, да въ сущности и принимать не можетъ, такъ какъ бумаги, поступающія въ правленіе, не разсматриваются по нѣскольку мѣсяцевъ.

Такимъ образомъ, правленіе, не имѣя въ своемъ распоряженіи никакихъ данныхъ для уясненія расходовъ, можетъ судить о положеніи дѣла лишь по общимъ цифрамъ, заключающимся въ годовыхъ отчетахъ.

	Перевезено грузовъ малой скорости.	Всѣхъ род. груза пудоверстъ кромѣ общ. клади.	Каждый пудъ проходилъ среднее разстояніе.	Сдѣлано поѣздо-верстъ производительныхъ.	Сборъ поѣздо-версты производительной.		Расходъ поѣздо-версты производительной.		Доходъ на милліонъ поѣздо-верстъ.		Расходъ на милліонъ поѣздо верстъ.		На версту дороги. Валовой сборъ.		Расходъ.		Разность.	
	Тысячъ пудовъ.	Милліон.	Вер.	Верстъ.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
1873 г.	26.48	4.098	155	1.197,941	1	50	1	26	441	13	370	33	5,024	35	4,215	66	808	69
1874 г.	26.183	3,389	167	1.228,747	1	56	1	43	438	44	401	61	4,348	11	4,896	65	451	46
1875 г.	26.053	4,991	190	1.499,849	1	38	1	31	391	73	371	42	5,433	72	5,146	91	285	81
1876 г.	23.213	4,468	192	1.295,119	1	45	1	54	422	84	448	56	5,248	23	5,567	22	318	99
1877 г.	27.469	6,022	219	1.385,700	1	70	1	68	389	—	371	21	6,573	45	6,487	36	86	36

Изъ приведенной таблицы, а также таблицы, приведенной въ I отдѣлѣ, усматривается:

1) Что движеніе грузовъ съ каждымъ годомъ прогрессивно увеличивается.

2) Что вмѣстѣ съ тѣмъ увеличиваются и благопріятныя условія движенія грузовъ, ибо количество пудоверстъ увеличивается сравнительно въ значительной степени противъ увеличенія поѣздоверстъ; такъ, напримѣръ, пудоверстъ въ 1877 году было болѣе, чѣмъ въ 1874 году, на 43%, тогда какъ увеличеніе поѣздоверстъ составляло лишь 13%; этимъ объясняется то желательное явленіе, что средній пробѣгъ пуда съ каждымъ годомъ увеличивается, и въ 1877 году онъ увеличился на 32% противъ 1874 года; исключеніе составляетъ только 1876 годъ, неудачный по количеству отправленнаго груза.

3) Сообразно сему прогрессивно увеличивается и валовой сборъ; увеличеніе это достигнуло въ 1877 году 23% противъ 1874 года.

Такимъ образомъ, благопріятныя условія для эксплоатаціи дороги развиваются; но результаты эксплоатаціи получаются совершенно противоположные.

4) Чистый доходъ дороги уменьшается.

5) Уменьшеніе чистаго дохода стоитъ въ прямой зависимости отъ увеличенія расходовъ, увеличивающихся не пропорціонально увеличенію груза. Разность между валовымъ сборомъ и расходомъ на версту дороги съ 451 р. 46 к. въ 1874 году упала до 86 р. 36 к. въ 1877 году. Валовой сборъ 1877 года увеличился противъ 1874 года на 23% а расходъ на 32%.

6) Въ увеличеніи расхода не составляетъ исключенія даже и 1876 годъ, давшій увеличеніе расхода 420 р. на версту противъ предшествовавшаго года, не смотря на то, что было перевезено въ 1876 году груза на 3 мил. менѣе, чѣмъ въ предшествовавшемъ.

Причины, почему происходитъ такое явленіе, правленію неизвѣстны. Мною не однократно указывалось на необходимость изслѣдованія положенія дѣла и принятія мѣръ къ прекращенію такого хода вещей, но эти заявленія оставались безъ вниманія.

Здѣсь кстати будетъ сказать объ отношеніи къ дѣлу ревизіонныхъ коммиссій, избираемыхъ акціонерными собраніями. Заявленія мои, выраженныя въ особыхъ мнѣніяхъ къ годовымъ отчетамъ, а также поданныя въ разное время въ правленіе, а именно:

1) 4 сентября 1876 года мною подано заявленіе о необходимости разсмотрѣть дѣло по недодѣлкамъ, принятымъ у строителей, и выяснить, на какіе источники должны быть отнесены недостающія суммы въ виду того, что недодѣлки не окончены, а денегъ на недодѣлки не достаетъ до 284 т. р.

2) 4 ноября 1876 года подано заявленіе о разсмотрѣніи положенія капиталовъ и изысканія способовъ уплаты долговъ общества, простирающихся до 2 мил. р.

3) 29 апрѣля 1877 года подано заявленіе о досыпкѣ осѣвшихъ насыпей и о разсмотрѣніи моего заявленія 4 сентября 1876 года.

4) 6 мая 1877 года о разсмотрѣніи счетовъ общества съ земствами и городскимъ обществомъ по платежу гарантіи.

5) 25 іюля 1877 года по работамъ на дополнительный облигаціонный капиталъ.

6) 25 іюля 1877 года по недодѣлкамъ.

7) По вѣтви къ рѣкѣ Волгѣ.

8) 25 іюля о сгорѣвшемъ имуществѣ.

9) По подвижному составу.

10) 24 октября особое мнѣніе относительно заключенія контракта съ Лагерткविстомъ на поставку торфа и о разсмотрѣніи вопроса о снабженіи дороги топливомъ.

11) 9 марта 1878 года я вновь указывалъ на необходимость обсужденія способовъ снабженія дороги топливомъ.

12) 9 марта 1878 года, по поводу увеличенія путевой и переѣздной стражи, согласно распоряженія министра путей сообщеній,— не разсматривались правленіемъ и были имъ переданы ревизіонной коммиссіи, ревизовавшей отчетъ общества за 1877 годъ. Эта же коммиссія приняла на себя право разобрать мой докладъ земскому собранію, составленной на основаніи моихъ заявленій правленію. Донесеніе ревизіонной коммиссіи по разсмотрѣннымъ ею предметамъ представляетъ рядъ искаженій моихъ мыслей и выраженій и инсинуацій. Все оно составлено не въ видахъ разъясненія дѣла, а съ одною цѣлью—доказать, что все, что дѣлается въ управленіи, не исключая даже передержки сверхъ бюджета 260,000 р., все дѣлается правильно, и никакихъ улучшеній желать не слѣдуетъ.

Въ основу моего доклада были приняты тѣ же соображенія, которыя привожу въ настоящей запискѣ, а именно: постоянное уменьшеніе доходовъ при постоянно увеличивающемся сборѣ и отсутствіе контроля надъ дѣйствіями управленія, т. е. соображенія, которыхъ опровергнуть и невозможно. Замѣчателенъ при этомъ тотъ фактъ, что собраніе постановило выдать коммиссіи въ награду за ея донесеніе 3,500 р., отнеся расходъ на эксплоатацію. Взглядъ хозяевъ дѣла, т. е. общаго собранія и правленія естественно долженъ отразиться на постановкѣ дѣла управленіемъ.

Въ предположеніи, что управленіе изложитъ подробно, согласно программы вопросовъ, преподанной коммиссіи, внутренній распорядокъ управленія, я ограничусь указаніемъ лишь на отрицательныя свойства существующаго порядка и тѣ послѣдствія, которыя вызываются этими порядками.

1) Порядокъ въ управленіи принятъ чисто канцелярскій со внутренней перепиской между агентами управленія. Весь порядокъ принаровленъ къ тому, чтобы, какъ можно болѣе, устранить управляющаго отъ дѣла; вслѣдствіе сего, дѣйствительно, иниціативы управляющаго въ дѣлѣ вовсе не видно, а дѣло предоставлено вполнѣ въ руки начальниковъ службъ.

2) На основаніи устава (§ 37) и инструкціи управляющему, онъ

не имѣетъ права не только производить сверхсмѣтныхъ расходовъ, но употреблять остатки по однѣмъ статьямъ на покрытіе недостающаго ассигнованія по другимъ. На дѣлѣ же происходитъ, что ни одинъ годъ не былъ законченъ безъ передержекъ.

	Передержка по нѣкоторымъ статьямъ смѣты.	Сбереженія по нѣкоторымъ статьямъ смѣты.	Общая передержка по бюджету.
1874 г.	218,091 р. 19½ к.	125,586 р. 14 к.	92,505 р. 05¼ к.
1875 г.	237,581 „ — „	169,917 „ 89 „	67,663 „ 66 „
1876 г.	177,872 „ 04 „	167,641 „ 04 „	10,231 „ — „
1877 г.	266,457 „ 17 „	118,210 „ 59 „	148,246 „ 59 „

Всѣ эти передержки, за весьма незначительнымъ исключеніемъ, произведены безъ вѣдома правленія, и оно ни разу не примѣнило своего права на ограниченіе власти управляющаго въ расходованіи денегъ. Въ 1877 году правленіе, вслѣдствіе представленія управляющаго, одинъ только разъ разрѣшило ему произвести передержку 20,072 р. 65 к., указавъ ему статьи, по которымъ должно быть сдѣлано сбереженіе на такую же сумму; но при годовомъ отчетѣ оказалось, что сбереженіе сдѣлано на 13,665 р. 60 к., а передержано по 9 и 10 ст. III отдѣла 42,466 р. 79 к., вмѣсто разрѣшенныхъ 20,000 р. Передержки объясняются тѣмъ, что правленіе никогда не придавало имъ никакого значенія, такъ какъ и отчетовъ не провѣряло, и недостатками счетоводства управленія.

Управленіе, при существовавшемъ счетоводствѣ, могло опредѣлить мѣсячный расходъ 4 или 5 мѣсяцевъ спустя по истеченіи отчетнаго мѣсяца.

3) Управленіе не имѣетъ никакихъ органовъ для учета правильности расходовъ въ смыслѣ контроля.

Счетоводство дѣлаетъ только повѣрку бухгалтерскую, не имѣя способа дѣлать повѣрки технической. Повѣрка собственно техническая возложена по службѣ ремонта и тяги на начальниковъ службъ, которые не имѣютъ способовъ повѣрить массы мелкихъ цифръ. Хотя при управляющемъ и существуетъ техническій контролеръ съ помощникомъ (жал. 3,000 р.), но по роду ихъ дѣятельности эти лица—чиновники особыхъ порученій управляющаго, не имѣющіе ни опредѣленнаго права, ни опредѣленнаго круга дѣятельности.

Это несомнѣнно отражается на расходахъ, предоставленныхъ въ

полное распоряженіе низшихъ агентовъ. Обращаясь къ частностямъ, я могу указать лишь на слѣдующій примѣръ. Въ службѣ тяги не велось учета расхода топлива по родамъ, по качеству его и по участкамъ, велось только счетоводство объ израсходованномъ топливѣ; вслѣдствіе этого управленіе не имѣетъ правильныхъ нормъ для расхода на каждаго рода топливо. Углю, напримѣръ, велся общій счетъ безъ различія по роду и цѣнѣ, почему опредѣлить относительную выгодность одной породы предъ другой оказывается невозможнымъ. Между тѣмъ расходы на топливо достигаютъ до 500,000 р., а на топливо паровозовъ до 350,000 р.; этимъ объясняется та неустойчивость при введеніи разныхъ породъ топлива. Въ теченіе 5 лѣтъ управленіе смѣнило 4 рода топлива, переходя отъ дровъ къ углю, антрациту, затѣмъ опять къ углю, а въ настоящее время къ торфу; всѣ эти переходы дѣлаются не на основаніи серьезныхъ опытовъ съ товарными поѣздами болѣе или менѣе продолжительнаго времени, но на основаніи опытовъ надъ самымъ незначительнымъ количествомъ топлива, напримѣръ, заподрядъ 15,000 куб. саж. торфа въ годъ, а на три года 45,000 куб. саж., основанъ на опытѣ на 22 куб. саженяхъ. Достаточно прослѣдить колебаніе расхода на топливо паровозовъ на поѣздо-версту по годамъ, чтобы убѣдиться въ томъ, что управленіе въ отношеніи введенія топлива дѣйствуетъ неосновательно.

Стоимость топлива на поѣздо-версту:	1875 г. . .	23,315 к.
	1876 г. . .	30,822 к.
	1877 г. . .	32,155 к.

Сравненіе съ другими дорогами не въ пользу саратовской. Расходъ топлива на поѣздо-версту былъ:

1876 г.	грязе-царицинская.	26,25 к.	козлово-тамбовская.	26,25 к.
1877 г.	„ „	24,24 к.	„ „	28,05 к.

Болѣе подробное изложеніе о топливѣ содержится въ моемъ докладѣ земскому собранію 1877 года, стр. 81.

Въ устройствѣ матеріальнаго счетоводства болѣе, чѣмъ гдѣ-либо, отсутствіе иниціативы управляющаго является вреднымъ.

Часть матеріальная вѣдается:

	Годовое содержаніе.
Хозяйственнымъ отдѣленіемъ	6,289 р.
Счетоводство при управленіи	7,980 „

Магазинъ. . . . . 9,446 р.

23,715 р.

На хозяйственномъ отдѣленіи лежитъ обязанность заготовленія матеріаловъ. Устройство этого учрежденія коллегіальное; членами его состоятъ начальники службъ, журналы же только утверждаются управляющимъ; вслѣдствіе сего все дѣло ведется медленно, находится въ рукахъ начальника хозяйственнаго отдѣленія. До учрежденія этого отдѣленія предметы магазина заготовлялись личнымъ распоряженіемъ управляющаго дорогою, соображаясь съ потребностью и выгодностью предложенія. При значительномъ расходѣ въ 23,715 р. правленіе не получаетъ никакого матеріальнаго отчета. Счетоводство при управленіи представляется совершенно излишнимъ, такъ какъ оно ведетъ тѣ же счета, которые ведетъ и магазинъ.

Вслѣдствіе чисто канцелярскаго отношенія къ дѣлу заготовка матеріаловъ обходится дороже, чѣмъ должна обходиться.

Вмѣсто покупки дровъ съ судовъ на Волгѣ лѣтомъ мы пріобрѣтаемъ дрова заподрядомъ, переплачивая болѣе 5 или 6 р. за пятерикъ ($1^2/_3$ куб. саж.). Объ этомъ подробно изложено въ докладѣ моемъ земскому собранію 1878 года, стр. 93.

ДѢЙСТВІЕ ТАРИФА.

Въ графахъ 8 и 9 таблицы 2-й указанъ валовой сборъ и расходъ на 1 милліонъ пудо-верстъ. Разсматривая цифры съ 1873 года, оказывается, что разность между сборомъ и расходомъ постепенно понижается; разность эта представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Въ пользу чистаго дохода.	Дефицитъ.
1873 г. . . .	70 р. 70 к.	—
1874 г. . . .	36 „ 83 „	—
1875 г. . . .	20 „ 31 „	—
1876 г. . . .	—	25 р. 72 к.
1877 г. . . .	17 „ 79 „	—

Это пониженіе стоитъ въ прямой зависимости отъ увеличенія движенія грузовъ со ст. Саратовъ. Ст. Саратовъ давала грузовъ:

		Въ томъ числѣ по спеціальному тарифу.
1873 г.	5,013 т.	—
1874 г.	5,047 „	2,118 т.
1875 г.	6,775 „	2,149 „
1876 г.	5,745 „	1,564 „
1877 г.	9,973 „	5,608 „

Казалось бы, что съ развитіемъ дѣйствій саратовской станціи долженъ бы былъ увеличиваться и доходъ, но въ дѣйствительности получается противуположное явленіе. Причина этому заключается въ неправильной постановкѣ тарифнаго дѣла, вслѣдствіе невѣрнаго опредѣленія свойствъ торговли. Прежде всего слѣдуетъ сказать, что тарифное дѣло безконтрольно вѣдалось до сего времени управляющимъ дорогою; правленіе не принимало никакого участія въ составленіи тарифовъ; съ другой стороны, и въ управленіи нѣтъ никакихъ данныхъ для согласованія тарифовъ съ дѣйствительною потребностью торговли,—не установлено никакихъ правилъ для собиранія свѣдѣній, необходимыхъ для этого. Съ 1874 года администрація дороги проводитъ ту мысль, что увеличеніе дохода дороги зависитъ отъ привлеченія грузовъ съ Волги; вслѣдствіе этого явилось убѣжденіе въ необходимости конкурировать съ Волгою; ради этой конкуренціи дѣлается съ 1875 года пониженіе тарифа отъ Саратова. Постановка дѣла невѣрна потому, во 1-хъ, что желѣзной дорогѣ конкурировать съ естественнымъ путемъ невозможно, и, во 2-хъ, что однимъ пониженіемъ тарифа не создаются грузы для желѣзной дороги.

Главное производство какъ средняго поволжья, такъ и той мѣстности, по которой проходитъ желѣзная дорога,—хлѣбъ отправляемый въ Петербугъ и Ревель. Цѣны на хлѣбъ устанавливаются, главнымъ образомъ, требованіемъ его заграницу; цѣнами же на хлѣбъ въ портахъ обусловливается и движеніе его по дорогѣ. При высокихъ цѣнахъ на хлѣбъ, въ концѣ 1877 и 1878 гг., движеніе его по дорогѣ было настолько велико, что дорога не могла удовлетворять требованій. Торговцы дѣлали въ 1877 году серьезныя предложенія взимать съ нихъ плату по 60 р. съ вагона выше, чѣмъ установлено тарифомъ, но давать вагоны. Въ 1876 году, при отсутствіи спроса хлѣба за границу, дорога работа вяло, а весною

настоящаго года, съ момента открытія навигаціи, дорога почти бездѣйствуетъ; *) между тѣмъ извѣстно, что хлѣбъ съ пристаней идетъ въ большомъ количествѣ по Волгѣ.

По существующему низкому тарифу цѣна доставки зерна отъ Саратова до Петербурга (159 р. 20 к. вагонъ) опредѣляется 26 1/2 к. съ пуда, тогда какъ отъ Саратова до Рыбинска по Волгѣ доставка стоитъ 8 коп. съ пуда, а отъ Рыбинска до Петербурга 13 коп., всего 21 коп. При отсутствіи же цѣнъ въ портахъ торговцу выгоднѣе держать хлѣбъ на мѣстѣ и еще выгоднѣе отправить въ Рыбинскъ, такъ какъ время не играетъ большаго значенія, да, наконецъ, перевозка посредствомъ буксировъ отъ Саратова до Рыбинска всего 25 дней. Кромѣ того, выгода въ отправкѣ на Рыбинскъ заключается въ томъ, что хлѣбъ ближе къ Петербургу, и при особыхъ условіяхъ, въ которыхъ состоитъ рыбинско-бологовская дорога съ николаевской, доставка изъ Рыбинска въ Петербургъ гораздо обезпеченнѣе, чѣмъ доставка изъ Саратова при большомъ требованіи хлѣба.

Главные грузы отправляются по спеціальнымъ тарифамъ.

Всѣ тарифы составлены съ дифференціальнымъ повышеніемъ провозной платы.

Возьмемъ для примѣра хоть тарифъ на черные хлѣба. Отъ Саратова до Петербурга тарифъ опредѣленъ въ 159 р. 24 к. съ вагона, тогда какъ изъ Аткарска вплоть до Тамбова тарифъ опредѣленъ въ 173 р. 10 к. съ дифференціальнымъ повышеніемъ провозной платы съ пудо-версты на ближайшія разстоянія къ Петербургу. Такъ, отъ Саратова плата пудо-версты 1/55 к., тогда какъ средній тарифъ со всѣхъ станцій составляетъ 1/47 к.; очевидно, что грузъ со среднихъ станцій оплачиваетъ собою грузъ со станціи Саратовъ. Между тѣмъ упущены изъ вида два слѣдующія обстоятельства, несомнѣнно вліяющія на расходы по доставкѣ груза изъ Саратова:

1) Это то, что профиль отъ Саратова настолько трудна, что доставка груза на этомъ участкѣ удорожаетъ стоимость доставки, по крайней мѣрѣ, на 25%. Паровозъ Ферли, везущій на участкѣ отъ Кирсанова до Тамбова 40 вагоновъ, а паровозъ обыкновенной

*) Обмѣнъ вагоновъ съ марта по май.

системы 30 вагоновъ, на участкѣ отъ Саратова везутъ: первый 30 вагоновъ, а второй 22 вагона.

2) Саратовская станція отправила 9,500 т. пудовъ, а получила всего 2,800 т. пудовъ; слѣдовательно, для перевозки 6,700 т. пудовъ понадобилась подача болѣе 11,000 пустыхъ вагоновъ.

Подобнымъ несоразмѣрнымъ пониженіемъ тарифа въ ущербъ дѣлу объясняется тотъ фактъ, что хлѣбъ на саратовскую станцію привозится гужемъ изъ подъ Аткарска подводчиками, ѣдущими зимою въ большомъ числѣ въ Саратовъ за лѣсомъ и рыбой. Одновременно съ пониженіемъ тарифа на Петербургъ тарифъ по направленію къ Саратову не понижался; такимъ образомъ, доступъ хлѣба къ Саратову запирался.

Въ своемъ стремленіи покровительствовать торговлѣ мы дошли до того, что создали особый пониженный тарифъ на Ревель, хотя условія перевозки отъ Саратова до Тамбова остаются неизмѣняемыми, не смотря на то, куда грузъ поступитъ, въ Ревель или въ Петербургъ.

Тарифы остальными дорогами, перевозящими грузъ до Петербурга, сбавлены тоже съ дифференціальнымъ повышеніемъ тарифной платы съ пудо-версты, но съ повышеніемъ ея по мѣрѣ уменьшенія разстояній пробѣга груза по саратовской дорогѣ. Въ виду того, что хлѣбъ идетъ большею частью со среднихъ станцій саратовской дороги, при этихъ условіяхъ тарифа, другія дороги ничего не теряютъ, ибо средніе тарифы другихъ дорогъ оказываются выше, чѣмъ тарифъ саратовской дороги, а именно:

	До Петербурга.	До Ревеля.
Саратовской	1/47	1/52
Тамбово-козловской	1/39	1/40
Рязанско-козловской	1/45	1/50
Московско-рязанской	1/45	1/50
Николаевской	1/44	1/50

Такимъ образомъ, вся невыгода отъ уменьшенія тарифа отъ Саратова относится до саратовской дороги, чѣмъ и объясняется: а) уменьшеніе валоваго сбора на пудо-версту при увеличеніи движенія груза отъ Саратова и б) увеличеніе расхода на пудо-версту.

Но въ такомъ покровительствѣ одного направленія есть еще громадная невыгода, имѣющая громадное вліяніе особенно на ко-

нечную дорогу. Это—зависимость отъ другихъ дорогъ. Существующая конвенція никого ни въ чемъ не ограждаетъ, и всякій воленъ не исполнить ея подъ страхомъ, самое большее, получить „неодобреніе“ съѣзда. Примѣръ: козлово-тамбовская дорога, наносящая саратовской дорогѣ громадный ущербъ своими дѣйствіями. Разительный примѣръ нарушенія интересовъ дорогъ показала николаевская дорога въ 1877 году. По конвенціи она обязана давать московско-рязанской дорогѣ 350 вагоновъ въ сутки; это количество уже распредѣлялось между дорогами, и саратовская имѣла обмѣнъ съ тамбовскою 180 вагоновъ. Николаевская дорога вошла въ соглашеніе съ рыбинско-бологовскою объ обмѣнѣ съ нею въ 480 вагоновъ, но мнѣ извѣстно, что соглашеніе дѣйствительно состоялось болѣе, чѣмъ на 600 вагоновъ. При наплывѣ грузовъ въ августѣ 1877 года, николаевская дорога простою телеграммою дала знать, что она сокращаетъ обмѣнъ съ замосковными дорогами до 250 вагоновъ; по распредѣленію вагоновъ намъ пришлось получить всего 70 вагоновъ; это дѣлалось въ то время, когда наши станціи были завалены хлѣбомъ. Было нѣсколько дней, когда обмѣнъ былъ совсѣмъ прекращенъ. Торговцы жаловались на всѣхъ и всѣмъ, кому только можно было, но николаевская дорога выдержала и увеличила обмѣнъ только тогда, когда рыбинско-бологовская дорога перевезла весь свой грузъ и сдала подвижной составъ въ аренду за 400,000 р. Только тогда, именно въ серединѣ ноября, т. е. когда порты закрывались, началось съ нашей дороги полное движеніе. Очевидно, что подобныя дѣйствія никакъ не могутъ вселить къ себѣ довѣрія торгующихъ и заставятъ обращаться къ другимъ путямъ при малѣйшей къ тому возможности.

Дороги, не получившія обмѣна, имѣли право, на основаніи конвенціи, получить штрафъ три рубля за вагонъ въ сутки. Саратовская дорога опредѣлила размѣръ штрафа, за время прекращенія обмѣна (конецъ августа и середина ноября), въ 25,000 р. Такъ какъ виновною дорогою была николаевская, то, по существующему порядку разсчетовъ между дорогами, обязанность предъявить претензію къ николаевской желѣзной дорогѣ лежала на московско-рязанской.

На послѣднемъ съѣздѣ (43) представитель николаевской дороги отказался уплатить штрафъ, приписавъ прекращеніе обмѣна

force majeure, а представитель московско-рязанской дороги отказался предъявить претензію къ николаевской дорогѣ, получивъ съ нея болѣе 500,000 р. въ штрафъ за неправильный обмѣнъ вагоновъ за время до оффиціальнаго сокращенія николаевскою дорогою обмѣна.

Желѣзныя дороги не могутъ имѣть права распоряжаться по своему усмотрѣнію торговлею или ея направленіемъ и создавать какія-либо преимущества одному роду торговли предъ другими или какому-либо направленію и т. п.; желѣзныя дороги обязаны служить лишь посредниками въ торговлѣ, какъ пути сообщенія, а тарифная плата должна строго сообразоваться съ потребностью края и со стоимостью провоза.

Улучшеніе положенія дѣла для саратовской дороги я вижу въ уничтоженіи преимущества въ тарифѣ для ст. Саратовъ, въ повышеніи тарифа по направленію къ Тамбову или, на первое время, въ пониженіи тарифа по направленію къ Саратову. При этихъ условіяхъ грузъ можетъ принять любое направленіе и при цѣнахъ удовлетворительныхъ пойдетъ по желѣзнымъ дорогамъ до Петербурга; при отсутствіи же цѣнъ, онъ пойдетъ къ Саратову и Волгою на Рыбинскъ. При существующемъ же положеніи дѣла выигрываетъ купецъ, а дорога проигрываетъ. При опредѣлившихся цѣнахъ на хлѣбъ время дорого, а потому дорога будетъ завалена грузомъ, если даже тарифъ будетъ возвышенъ; при отсутствіи же цѣнъ, по желѣзной дорогѣ хлѣба не повезутъ, хотя бы тарифъ былъ еще ниже.

Это соображеніе, высказываемое неоднократно и неопровергнутое, не имѣетъ примѣненія до сего времени, хотя правленіе нашло его справедливымъ и обязало управляющаго понизить тарифъ на хлѣбные грузы по направленію къ Саратову еще осенью прошлаго года, но тарифъ пониженъ лишь въ мартѣ мѣсяцѣ, почти передъ самымъ открытіемъ навигаціи, а потому пользы отъ пониженія тарифа мы извлечь не могли. 1879 года, мая 15-го дня.

№ 31.

Саратовской губернской земской управы.

Задача подкоммиссіи по изслѣдованію положенія желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района, въ который входитъ и земская тамбово-саратовская желѣзная дорога, судя по программѣ ея, заключается, между прочимъ, въ уясненіи того, какъ вліяетъ та или другая желѣзная дорога на общія экономическія условія края. Этотъ общій вопросъ о характерѣ и степени вліянія той или другой желѣзной дороги на экономическій бытъ мѣстностей, среди которыхъ она проходитъ, не можетъ быть, по отношенію къ тамбово-саратовской желѣзной дорогѣ, разрѣшенъ съ надлежащею полнотою на основаніи только данныхъ чисто торговаго свойства. Саратовская дорога имѣетъ ту особенность, что она есть дорога *земская*, доходность которой и погашеніе капитала, употребленнаго въ извѣстномъ размѣрѣ на постройку, гарантированы населеніемъ губерніи. Что же касается до размѣра гарантіи и погашенія, то на долю саратовскаго земства и городскаго общества онъ составляетъ 334,000 метал. рублей, которые по переводѣ на кредитную валюту, среднимъ числомъ, составляютъ ежегодно сумму болѣе полумилліона. Если не подлежитъ сомнѣнію тотъ фактъ, что желѣзная дорога усиливаетъ мѣстную производительность и торговлю, создаетъ новыя отрасли промышленности и тѣмъ поднимаетъ экономическое благосостояніе края, то нельзя отвергать и того, что отвлеченіе обращающагося въ населеніи капитала отъ производительнаго употребленія производитъ на него обратное дѣйствіе. Можетъ быть, саратовская дорога, подобно другимъ, благотворно вліяетъ на благосостояніе края, увеличивая цѣнность земли и труда, усиливая мѣстное производство и т. д., но если она въ тоже время, даже и работая безъ убытка, требуетъ съ мѣстнаго населенія болѣе полумилліона рублей и такимъ образомъ беретъ, такъ сказать, одною рукою то, что даетъ другою, то вопросъ о томъ, содѣйствуетъ ли она, въ концѣ концовъ, благосостоянію населенія или, напротивъ, мало по малу разрушаетъ его и грозитъ въ будущемъ сдѣлаться для него бѣдствіемъ, во всякомъ случаѣ представляется вопросомъ, требующимъ разрѣшенія.

По условіямъ гарантіи, саратовское и кирсановское земства и саратовское городское общество могутъ быть свободны отъ тяжести ея лишь въ томъ случаѣ, когда дорога даетъ 5% прибыли и ½% погашенія на весь строительный капиталъ въ суммѣ 27.622,513 метал. рубл. При таковомъ условіи, край, помимо степени удовлетворительности дороги потребностямъ мѣстной торговли, очевидно весьма существеннымъ образомъ заинтересовался еще и въ ея *доходности*, а эта послѣдняя въ значительной степени находится въ зависимости отъ правильности дѣйствій управленія дорогою и правленія общества и отъ способа постройки.

Въ виду чрезвычайной важности для гарантирующихъ учрежденій соотвѣтствія постройки дороги условіямъ концессіи, саратовское земство, какъ учредитель, считало себя въ правѣ и желало, когда постройка будетъ окончена, освидѣтельствовать дорогу, чтобы убѣдиться, соотвѣтствуетъ ли она именно условіямъ концессіи, при которыхъ оно приняло на себя обезпеченіе ея доходности. Но, независимо отъ этого, необходимость подробнаго осмотра дороги вызывалась еще недоброкачественностію многихъ сооруженій по линіи, какъ, напр., насыпей, мостовъ и проч., засвидѣтельствованной уполномоченными отъ земства, имѣвшими случай осмотрѣть сооруженія первыхъ двухъ участковъ дороги. Поэтому губернскимъ земскимъ собраніемъ учреждена была особая коммиссія съ тѣмъ, чтобы, независимо отъ правительственной коммиссіи, назначенной для осмотра дороги, она освидѣтельствовала дорогу въ техническомъ отношеніи. Но министерство путей сообщенія, признавъ, что это было бы несогласно съ порядками, принятыми во всѣхъ концессіяхъ, и что въ коммиссіи этой нѣтъ надобности при существованіи въ правленіи директора отъ земства, отклонило ходатайство земства о допущеніи коммиссіи, и осмотръ дороги, по окончательной ея постройкѣ, былъ сдѣланъ безъ всякаго участія земства. Между тѣмъ впослѣдствіи оказалось, что нѣкоторыя сооруженія, необходимыя для потребности дороги, какъ напр. вагонная мастерская, зданіе для магазина и проч., вовсе не вошли въ разцѣночную вѣдомость недодѣлокъ, принятыхъ обществомъ отъ строителей, на счетъ которыхъ всѣ недодѣлки должны быть исполнены, и что

въ устройствѣ самой линіи, какъ напр. относительно уклоновъ, допущены отступленія не только отъ концессіи, но и отъ утвержденнаго министерствомъ путей сообщенія проекта профили, да и самое протяженіе дороги, вмѣсто положенныхъ по концессіи 340 в., увеличено до 354 верстъ безъ всякаго участія въ этомъ дѣлѣ со стороны земства. Это послѣднее обстоятельство значительно увеличило облигаціонный капиталъ, погашаемый изъ доходовъ дороги, и точно также такое увеличеніе уклоновъ, какъ условіе, вызывающее излишніе расходы по эксплоатаціи на топливо и пріобрѣтеніе болѣе сильныхъ паровозовъ и на усиленный ремонтъ подвижнаго состава, легло вѣчнымъ бременемъ на гарантирующія учрежденія помимо ихъ желанія и согласія. Въ какомъ же видѣ въ самомъ дѣлѣ представляется устройство линіи, т. е. соотвѣтствуетъ ли самая исполнительная профиль дѣйствительности и не допущены ли еще большія отступленія отъ концессіи—земство не имѣетъ возможности судить объ этомъ, такъ какъ въ самомъ правленіи имѣется хозяйственная профиль только на одинъ первый участокъ дороги, а когда земство, желая на собственныя средства снять профиль дороги, обращалось въ правленіе съ просьбою позволить инженеру земства проѣхать съ этой цѣлью вдоль полотна, правленіе въ этой просьбѣ отказало. Такимъ образомъ, въ самомъ устройствѣ дороги, помимо участія гарантирующихъ учрежденій, допущены условія, невыгодныя для эксплоатаціи дороги и навсегда обременяющія чрезъ это положеніе ихъ, какъ поручителей за доходность предпріятія и погашеніе строительнаго капитала.

Что же касается до отношенія къ дѣлу желѣзной дороги завѣдывающаго имъ правленія, то и въ этомъ отношеніи съ первыхъ же лѣтъ стало обнаруживаться, что самое хозяйство дороги и доходность ея не имѣютъ для общества никакого значенія, и интересы земствъ и въ этомъ отношеніи систематически нарушаются. Юридическія отношенія гарантирующихъ учрежденій къ обществу таковы, что первыя обезпечиваютъ доходность дороги и погашеніе строительнаго капитала, а второе учреждаетъ правленіе дороги, со времени открытія по ней движенія, въ мѣстѣ нахожденія управленія ея—въ Саратовѣ и открываетъ, по окончаніи каждаго года, свои счета гарантирующимъ учрежденіямъ для ревизіи. Но въ дѣйствительности эти отношенія выражались слѣдующимъ образомъ: движеніе по всей линіи началось съ 4 іюля 1871 г., и

стало быть съ этого времени правленіе должно было бы перемѣститься изъ Петербурга въ г. Саратовъ, но этого послѣдняго сдѣлано не было. Что же касается до отчета по эксплоатаціи дороги, начавшейся съ 9 августа 1870 года, то онъ былъ составленъ правленіемъ только въ маѣ мѣсяцѣ 1873 г. за всѣ три года эксплоатаціи: 1870, 1871 и 1872. Отчетъ этотъ показалъ, что эксплоатація дала дефицитъ за 1870 и 1872 гг. 279,715 руб. и только за 1871 г. была чистая прибыль 91,391 руб. Уполномоченные же отъ саратовскаго и кирсановскаго земствъ, назначенные въ томъ же 1873 году для повѣрки отчетовъ общества за эти годы, нашли, что балансы за это время не повѣрены и не утверждены, разноска по отдѣльнымъ счетамъ сдѣлана произвольно, въ самыхъ счетахъ допущена неясность и вообще не представляется возможности вывести вѣрное исчисленіе чистаго дохода дороги и количества слѣдующей приплаты гарантіи по акціонерному капиталу. Однако на этомъ они должны были остановиться, не доведя своего дѣла до конца, потому что правленіе, отказавъ имъ въ правѣ имѣть при себѣ бухгалтеровъ и открывъ имъ одни счеты, отказалось открыть другіе, а затѣмъ о нѣкоторыхъ документахъ отозвалось, что они находятся на линіи дороги и по многочисленности своей не могутъ быть доставлены въ Петербургъ для провѣрки ихъ. Производившая послѣ того провѣрку счетовъ общества за тѣ же годы правительственная ревизіонная коммиссія вполнѣ подтвердила это заключеніе земскихъ уполномоченныхъ, и именно нашла, что отчетъ правленія объ эксплоатаціи тамбово-саратовской дороги за время съ 9 августа 1870 г. по 1-е января 1873 г. совершенно не согласенъ ни съ книгами правленія общества, ни съ книгами управленія дороги, что въ бухгалтерскихъ книгахъ какъ правленія, такъ и управленія дороги нѣтъ всѣхъ счетовъ, совершенно необходимыхъ для правильнаго обзора операцій общества по эксплоатаціи дороги, что бухгалтерскія книги не состоятъ ни въ какой связи съ отчетными документами, что самые документы не содержатъ въ себѣ никакихъ данныхъ для сужденія о свойствѣ всѣхъ операцій и для опредѣленія правильности доходовъ и расходовъ общества, и что вся вообще отчетность общества тамбово-саратовской желѣзной дороги ведется въ формахъ крайне запутанныхъ и не доступныхъ никакой правильной повѣркѣ; что на 1870, 1871 и 1872 гг.

вовсе не существовало утвержденныхъ бюджетовъ, не было установлено опредѣленныхъ штатовъ для содержанія личнаго состава служащихъ, такъ же какъ нормъ и положеній для расходованія топлива, смазочныхъ, освѣтительныхъ и другихъ принадлежностей дороги, что всѣ операціи эти производились одновременно какъ правленіемъ общества въ С.-Петербургѣ, такъ управленіемъ дороги въ Саратовѣ, начальниками отдѣльныхъ службъ и вообще агентами общества, и при томъ всѣ эти учрежденія и лица вмѣстѣ съ тѣмъ производили расходы и на потребности строителей по сооруженію дороги и на окончаніе принятыхъ обществомъ недодѣлокъ. При такомъ способѣ расходованія суммъ одновременно нѣсколькими кассами и по нѣсколькимъ разнороднымъ счетамъ, при существовавшемъ въ обществѣ неудовлетворительномъ счетоводствѣ, не представляется ни малѣйшей возможности опредѣлить, хотя приблизительно, не только почему именно тотъ или другой расходъ отнесенъ на счетъ эксплоатаціи, а не на счетъ строителей или недодѣлокъ и наоборотъ, но даже не показаны однѣ и тѣ же суммы по двумъ разнымъ счетамъ. При такомъ безотрадномъ положеніи хозяйства дороги, земство, встрѣтивъ къ тому же со стороны органа общества—правленія прямыя препятствія къ осуществленію принадлежащаго ему права провѣрки счетовъ общества, возбудило въ концѣ 1873 г. ходатайство о понужденіи правленія къ переходу изъ Петербурга въ Саратовъ. Между тѣмъ, при разсмотрѣніи отчета правленія за означенные три первые года эксплоатаціи дороги, когда результаты хозяйства были уже видны, общество назначаетъ служащимъ дороги 30,000 рублей въ награду изъ чистой прибыли, составляющей, по уставу, собственность гарантирующихъ учрежденій, и по протесту г. Саратова противъ этого ассигнованія, 23-го декабря, опредѣлило: *„оставить безъ вниманія“*. Затѣмъ, въ 1875 г., идя далѣе по этому пути „оставленія безъ вниманія“ интересовъ гарантирующихъ учрежденій, общество вновь назначило въ награду служащимъ 26,000 руб., изъ которыхъ 15,000 руб. двумъ лицамъ, оставлявшимъ службу на дорогѣ за переходомъ на другую, съ высшимъ окладомъ; главнымъ основаніемъ къ выдачѣ награды въ 1873 г. было желаніе удержать наслужбѣ лицъ достойныхъ, но получающихъ недостаточное вознагражденіе.

Что же касается до возбужденнаго саратовскимъ земствомъ

ходатайства о переводѣ правленія изъ Петербурга въ Саратовъ, то оно послужило для общества поводомъ къ возбужденію ходатайства объ измѣненіи устава въ томъ смыслѣ, чтобы мѣстопребываніе правленія установлено было въ Петербургѣ. Когда же земство, благодаря противодѣйствію общества, не получая въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ удовлетворенія своего законнаго требованія о переходѣ правленія въ Саратовъ, рѣшило, не останавливая самаго сбора гарантіи, пріостановиться выдачею ея правленію впредь до перехода его въ Саратовъ, правленіе, служа и въ этомъ выраженіемъ мнѣнія общества, возбудило предъ правительственными лицами ходатайство о томъ, чтобы уплату гарантіи обществу правительство приняло на себя, а на земство былъ бы возложенъ, въ замѣну ея, особый государственный налогъ. Насколько характерно это ходатайство для уясненія отношеній общества къ земствамъ по смѣлости своихъ требованій, настолько же, если не болѣе, оно замѣчательно и по мотивамъ, которые были въ немъ изложены. Правленіе писало именно, что земство (въ домогательствахъ своихъ о переводѣ правленія въ Саратовъ) „держится взглядовъ, несовмѣстныхъ съ разумнымъ коммерческимъ отношеніемъ къ дѣлу; оно противится всякому усовершенствованію коммерческаго предпріятія, не компетентно въ коммерческихъ расчетахъ, обнаруживаетъ полное непониманіе своихъ выгодъ; что подъ вліяніемъ какого-то недоброжелательства съ его стороны пишутся статьи въ газетахъ, колеблющія авторитетъ общества въ глазахъ читателей, незнакомыхъ съ положеніемъ дѣла; что предоставленное ему право провѣрки счетовъ общества есть только вредная опека для дѣла; что самая провѣрка эта производится людьми, вполнѣ чуждыми самыхъ основныхъ свѣдѣній по счетоводству, и потому ревизіи, въ родѣ земскихъ, ничего не разъясняя, только усложняютъ дѣло“.

Послѣ этого уже нѣтъ ничего удивительнаго въ томъ, что представительство земства въ правленіи совершенно парализуется представительствомъ общества, изображающаго собою численное большинство, и всѣ заявленія земскихъ директоровъ, дѣлаемыя въ правленіи и клонящіяся къ установленію порядка въ хозяйствѣ, разумной бережливости и изысканію способовъ къ болѣе выгодному веденію дѣла или устраненію причинъ, вредно вліяющихъ на эксплоатацію, оставляются безъ всякихъ послѣдствій и

вовсе не обсуждаются; имъ отказываютъ иногда въ правѣ приложить особое мнѣніе къ ходатайствамъ, представляемымъ правленіемъ высшимъ правительственнымъ лицамъ, какъ это было именно по поводу двухъ, приведенныхъ выше, ходатайствъ правленія, а между тѣмъ дѣло дороги не только не улучшается, а напротивъ, кажется, все болѣе и болѣе принимаетъ печальный видъ, не смотря даже на наступленіе внѣшнихъ благопріятныхъ условій для ея работы. Долги общества, благодаря частью произволу въ употребленіи суммъ, частью безпорядочности въ расходованіи ихъ, выражающейся въ постоянномъ превышеніи смѣтныхъ назначеній, иногда на сотни тысячъ рублей, при полномъ равнодушіи къ этому со стороны общества, растутъ; точно также замѣчается систематическое изъ году въ годъ увеличеніе расходовъ по веденію дѣла и притомъ такое, что увеличивающійся въ тоже время валовой сборъ не въ состояніи уравновѣсить расходовъ, и результаты эксплоатаціи, съ незначительными колебаніями, постепенно ухудшаются. Общество же не только равнодушно относится къ этому явленію, но съ замѣчательнымъ единодушіемъ, въ журнальныхъ постановленіяхъ своихъ, положительно одобряетъ установившіеся въ хозяйствѣ дороги порядки, вызывающіе это явленіе. Таковы отношенія общества къ его собственному дѣлу, а чрезъ это къ земствамъ, гарантирующимъ доходность его предпріятія и погашеніе затраченнаго на него капитала, и, разъ установившись съ первыхъ же лѣтъ существованія общества, отношенія эти неизмѣно въ томъ же духѣ продолжаются и до послѣдняго времени, когда, благодаря усиленнымъ ходатайствамъ саратовскаго земства, правленіе, наконецъ, въ силу Высочайшаго повелѣнія отъ 31 марта 1878 г., перенесло свое мѣстопребываніе въ Саратовъ. Первое же, состоявшееся послѣ этого распоряженія, собраніе акціонеровъ 3 декабря 1878 г., не смотря на этотъ рѣшительный актъ законодательной власти, возбудило ходатайство объ учрежденіи правленія въ Петербургѣ, а правленіе, съ своей стороны, на требованіе губернской управы о предъявленіи ей для провѣрки счетовъ общества за время до 1878 г., оставшихся не провѣренными за препятствіями, представляемыми къ этому самимъ же правленіемъ, отвѣтило въ мартѣ мѣсяцѣ настоящаго года отказомъ въ самомъ правѣ земства на провѣрку счетовъ за это время. Эта замѣчательная настойчивость и энергія общества и единодушнаго съ нимъ органа его—правленія, обнаруживающіяся въ пренебреженіи правъ гарантирующихъ учрежденій и, такъ сказать, въ узаконеніи порядковъ съ ихъ печальными результатами въ ходѣ собственнаго своего предпріятія, безспорно принесла бы много пользы краю, если бы была направлена въ другую сторону. Но теперь общество на все какъ бы махнуло рукой; его не интересуетъ ни окончаніе недодѣлокъ и неисправностей по постройкѣ дороги, принятыхъ имъ отъ строителей, ни установленіе болѣе цѣлесообразнаго порядка въ хозяйствѣ, ни приведеніе въ извѣстность собственныхъ даже средствъ, обращающихся въ предпріятіи, и еще менѣе бережливость и цѣлесообразность въ расходованіи ихъ, и только одно оно никогда не забывало и твердо помнитъ, это—обязанность земствъ платить гарантію и погашеніе его капитала. А при такомъ отношеніи общества къ дѣлу, дорога никогда не можетъ находиться на уровнѣ своего назначенія, и населеніе, вмѣсто того благотворнаго вліянія, какое она могла бы и должна оказывать на экономическій бытъ его, скорѣе находится въ опасности нести на себѣ лишь одинъ ея гнетъ, не уравновѣшиваемый выгодами.

Для устраненія разлада между обществомъ и гарантирующими учрежденіями необходимо: 1) болѣе точное опредѣленіе участія гарантирующихъ учрежденій въ ходѣ желѣзнодорожнаго хозяйства; 2) приведеніе въ точную извѣстность техническаго положенія дороги посредствомъ снятія профиля ея и изслѣдованія состоянія самаго полотна ея и зданій, безъ чего, при принятіи обществомъ отъ строителей множества недодѣлокъ и теперь еще далеко не оконченныхъ, невозможно правильное отнесеніе на тотъ или другой источникъ расходовъ по ея ремонту; равно невозможно опредѣлить вліяніе допущенныхъ при постройкѣ отступленій на стоимость эксплоатаціи.

Большее участіе гарантирующихъ учрежденій въ ходѣ желѣзнодорожнаго хозяйства могло бы состоять: а) въ правѣ протеста предъ подлежащими министерствами противъ устанавливаемыхъ обществомъ смѣтъ въ случаяхъ нарушенія ими интересовъ гарантирующихъ учрежденій и противъ постановленій о займахъ, когда таковые будутъ признаны съ ихъ стороны не соотвѣтствующими потребностямъ эксплоатаціи; б) въ правѣ участія гарантирующихъ

учрежденій въ составленіи тарифа, устанавливаемаго при теперешнихъ порядкахъ произвольно и безъ всякаго соображенія съ мѣстными потребностями и условіями края.

№ 32.

Копія отношенія саратовскаго городскаго головы къ начальнику саратовской губерніи, отъ 10 іюня 1878 г. № 3036.

Въ засѣданіи 20 мая 1878 года саратовская городская дума постановила возбудить въ порядкѣ, указанномъ въ ст. 13 городоваго положенія 16 іюня 1870 г, ходатайство предъ высшимъ правительствомъ о предоставленіи саратовскому городскому обществу права имѣть отъ себя одного директора въ составѣ пяти директоровъ, составляющихъ правленіе общества тамбово-саратовской желѣзной дороги, съ правами и преимуществами, предоставленными директорамъ сего правленія высочайше утвержденнымъ 11 мая 1873 года уставомъ общества земской тамбово-саратовской желѣзной дороги. Исполняя означенное постановленіе думы, я имѣю честь объяснить вашему превосходительству мотивы, послужившіе основаніемъ сего ходатайства.

1. § 1-мъ высочайше утвержденной 17 октября 1868 года концессіи на линію земской тамбово-саратовской желѣзной дороги обществу города Саратова, наравнѣ съ саратовскимъ и кирсановскимъ земствами, предоставлены учредительныя права, а § 11 на означенныя земства и городъ, съ поименованіемъ каждаго изъ учредителей, возложена обязанность выплачивать абсолютную, со дня выпуска акцій до истеченія срока концессіи, въ продолженіи 85 лѣтъ (§ 9), гарантію въ 5% металлическихъ на нарицательный акціонерный капиталъ общества въ 7.573,326 металлическихъ рублей и сверхъ того 1/12% для погашенія сего капитала ежегодно посредствомъ тиража.

Уплата означенныхъ процентовъ прибыли по акціямъ и погашенія ихъ составляетъ приблизительную сумму въ 385,000 руб. въ годъ, измѣняющуюся соотвѣтственно курсу, которая, по взаимному соглашенію между учредителями, распредѣляется слѣдующимъ образомъ: приблизительно 260,000 руб. уплачиваются саратовскимъ земствомъ, 50,000 земствомъ кирсановскаго уѣзда тамбовской губерніи и 75,000 руб. обществомъ города Саратова; такимъ образомъ, доля гарантіи, выплачиваемая саратовскимъ городскимъ обществомъ, въ полтора раза превышаетъ долю гарантіи, выплачиваемую кирсановскимъ земствомъ. Такое по истинѣ странное ограниченіе правъ города, лишающее его возможности имѣть, наравнѣ съ другими учредителями дороги, вліяніе на администрацію дороги, явилось послѣдствіемъ того случайнаго обстоятельства, что проектъ концессіи не былъ своевременно передаваемъ на разсмотрѣніе думы и что концессію самовольно подписалъ, въ качествѣ уполномоченнаго отъ города Саратова, уполномоченный саратовскаго земста г. Лупандинъ, вовсе неимѣвшій отъ городскаго общества надлежащихъ къ тому уполномочій, и оно было замѣчено, вскорѣ за утвержденіемъ концессіи, самимъ правленіемъ общества: въ засѣданіи 30 апрѣля 1870 года, при разсмотрѣніи проекта устава дороги, правленіе общества постановило ходатайствовать предъ правительствомъ, чтобы въ уставѣ было оговорено право города Саратова имѣть отъ себя директора въ составѣ правленія, каковое ходатайство 22 января 1872 года и было представлено земскимъ директоромъ правленія дороги къ г. министру путей сообщенія, но о результатѣ его, а равно и другихъ ходатайствъ, возбуждавшихся по тому же предмету самимъ городомъ, въ саратовскомъ городскомъ управленіи оффиціальныхъ свѣдѣній не имѣется.

2. По § 18 устава дороги, высочайше утвержденнаго 11 мая 1873 года, изъ общей суммы нарицательнаго капитала общества въ 27.734,236 метал. рублей всю сумму облигацій въ 20.170,190 метал. рублей правительство оставило за собою, уплату процентовъ по которымъ акціондрное собраніе, постановленіемъ 3 іюня 1869 года, опредѣлило производить предпочтительно предъ уплатою процентовъ въ дивидендъ по акціямъ вопреки концессіи, на основаніи которой учредители передали свои права на дорогу (помимо правъ учредительскьхъ) первоначально обществу строителей дороги, а впослѣдствіи акціонеровъ по эксплоатаціи дороги; въ § 11 этой концессіи для уплаты процентовъ по облигаціямъ и дивиденда по акціямъ назначены одни и тѣ же сроки: 2 іюля и 2 января каждаго

года и при этомъ не сдѣлано никакого предпочтенія однихъ платежей предъ другими. Такъ какъ уплата дивиденда по акціямъ въ размѣрѣ 5% и погашенія акцій въ размѣрѣ 1/12% на полную сумму акціонернаго капитала въ 7.573,326 метал. рублей падаетъ исключительно на земства и городъ, то подобный, произвольно установленный правленіемъ дороги, порядокъ уплаты процентовъ по облигаціямъ и дивиденда по акціямъ на опытѣ оказался направленнымъ въ нарушеніе интересовъ земствъ и города. Въ настоящее время ежегодная прибыль отъ дороги, остающаяся за всѣми расходами по эксплоатаціи, распредѣляется обществомъ акціонеровъ слѣдующимъ образомъ: на основаніи § 15 концессіи и § 29 устава, въ теченіи первыхъ десяти лѣтъ со времени открытія дороги 5% прибыли идетъ въ запасный капиталъ общества для накопленія его въ одинъ милліонъ рублей, затѣмъ часть прибыли, на основаніи § 30 устава, идетъ на уплату 5% и 1/12 погашенія по облигаціямъ правительству и 5% и 1/12 погашенія по акціямъ акціонерамъ, при чемъ, по силѣ вышеозначеннаго постановленія собранія акціонеровъ 3 іюня 1869 года, находящагося въ противорѣчіи съ § 11 концессіи и не введеннаго въ уставъ, изданный послѣ нея чрезъ 4 года, принято первыми погашать изъ прибыли проценты по облигаціямъ, и только уже остальная часть прибыли идетъ въ дивидендъ по акціямъ. Чистая прибыль дороги, по громадности расходовъ на ея эксплоатацію, не смотря на семилѣтній періодъ существованія движенія на ней, до сихъ поръ не достигала ни за одинъ годъ суммы, потребной для отчисленія 5% въ запасный капиталъ для уплаты 5% и 1/12% погашенія по облигаціямъ правительства и для 5% дивиденда и 1/12% погашенія по акціямъ, оплачиваемымъ послѣ облигацій, но за всѣ семь лѣтъ прибыли этой полностію или въ части не доставало на уплату въ дивидендъ и въ погашеніе по акціямъ дороги, такъ что уплата ихъ ежегодно падаетъ на земства и городъ. Возвратъ земствамъ и городу переплаченныхъ ими по гарантіи суммъ, на основаніи того же § 30 устава, долженъ начаться лишь съ того времени, когда выданныя правительствомъ ссуды на уплату процентовъ по облигаціямъ будутъ уже возвращены обществомъ дороги и когда чистая прибыль отъ дороги превыситъ 6% въ годъ на весь нарицательный капиталъ общества въ 27.734,236 рублей. Изъ этого

слѣдуетъ, что сами акціонеры не погасили своими взносами всего капитала общества въ 27.734,236 метал. рублей, а только оставили за собой на 7.573,326 метал. рублей акцій, обезпеченныхъ въ прибыли и погашеніи земствами и городомъ, облигаціи же на сумму въ 20.160,910 метал. руб. передали правительству, возмѣщающему съ общества свои платежи процентовъ по симъ облигаціямъ прежде, нежели будутъ возмѣщены земствамъ и городу суммы, переплаченныя ими обществу въ гарантію по акціямъ, и что, слѣдовательно, акціонеры мало заинтересованы въ успѣшномъ ходѣ дѣлъ по эксплоатаціи дороги, а болѣе всѣхъ этимъ заинтересованы земства и городъ, такъ какъ они уплачиваютъ приблизительно 385,000 р. въ годъ гарантіи по акціямъ, которыя не находятся въ ихъ собственномъ владѣніи по примѣру облигацій, находящихся во владѣніи правительства, и такъ какъ возмѣщеніе земскихъ и городскихъ платежей отнесено въ порядкѣ очереди уплаты долговъ акціонернаго общества дороги къ числу отдаленнѣйшихъ по времени платежей.

3. Между тѣмъ, на основаніи § 23 концессіи и § 35 устава, акціонерное общество имѣетъ право избирать отъ себя въ составъ правленія дороги изъ пяти директоровъ троихъ директоровъ съ правомъ голоса и, кромѣ того, двоихъ кандидатовъ къ нимъ, хотя и безъ права голоса, но съ правомъ участвовать въ засѣданіяхъ правленія; одного директора предоставлено право имѣть саратовскому земству, городу же Саратову имѣть своего директора въ составѣ правленія права не предоставлено. При такомъ составѣ правленія, все управленіе дорогою и весь успѣхъ ея эксплоатаціи фактически находятся въ исключительной зависимости отъ акціонеровъ дороги, обезпеченныхъ въ прибыляхъ на свои акціи гарантіею земствъ и города и потому мало заинтересованныхъ въ успѣшномъ ходѣ дѣлъ дороги, двое же директоровъ отъ земствъ, оставаясь въ меньшинствѣ голосовъ при рѣшеніи правленіемъ разныхъ вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства и администраціи, тѣмъ самымъ устранены отъ вліянія на дѣла дороги. Насколько подобный составъ правленія дороги вредно вліяетъ на увеличеніе платежа земствами и городомъ желѣзнодорожной гарантіи, не принося въ то же время существенной пользы для тамбово-саратовской желѣзной дороги, ваше превосходительство изволите усмотрѣть изъ

слѣдующаго факта: въ первый годъ открытія правильнаго движенія по всей линіи тамбово-саратовской желѣзной дороги весь доходъ по эксплоатаціи дороги, какъ видно изъ отчета правленія за 1872 г., составлялъ 1.412,978 р. 4 к., а весь расходъ 1.321,586 р. 69½ к.; такимъ образомъ, дорога за 1872 годъ доставила чистой прибыли 91,391 р. 34 к., которая пошла на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ и акціямъ дороги, такъ что отъ земствъ и города за тотъ годъ не требовалось всей суммы гарантіи; при этомъ изъ общей суммы расхода въ 1.321,586 р. 69½ к. на содержаніе пути и зданій израсходовано всего 335,444 р. 80¼ к., не смотря на то, что въ первый годъ движенія полотно дороги даетъ обыкновенно осадокъ, вызывающій необходимость повышенія по линіи балластнаго слоя, и что въ это время, по указаніямъ опыта, приходится устраивать по линіи значительное число мостовыхъ сооруженій, устройство которыхъ не могло быть предусмотрѣно при постройкѣ дороги. По смѣтѣ же на 1878 г. весь доходъ съ дороги исчисленъ въ 2.502,036 р. 80 к., болѣе противъ дохода за 1872 г. на 1.190,045 р. 10½ к., т. е. на 90% слишкомъ, но, не смотря на столь значительную сумму дохода, вся она предположена къ расходу, при чемъ не отчислена даже сумма, необходимая на уплату процентовъ въ дивидендъ и на погашеніе по акціямъ дороги, такъ что земствамъ и городу, не смотря на семилѣтній періодъ существованія дороги и на блестящее состояніе ея доходовъ, придется уплатить за текущій годъ полную сумму гарантіи по акціямъ дороги. Такое непомѣрное увеличеніе общаго расхода по эксплоатаціи дороги вытекаетъ главнымъ образомъ изъ увеличенія расходовъ на содержаніе пути и зданій. При правильномъ веденіи желѣзнодорожнаго хозяйства слѣдовало ожидать, что съ теченіемъ времени ремонтъ пути и зданій дороги будетъ требовать съ каждымъ годомъ менѣе расходовъ, но правленіе тамбово-саратовской желѣзной дороги въ расходованіи суммъ на ремонтъ пути и зданій поступаетъ какъ разъ наоборотъ: въ 1872 г. оно израсходовало на этотъ предметъ 335,444 р. 80¼ к., въ 1873 г. 464,065 р. 69 к., въ 1874 г. 633,816 р. 28 к., въ 1875 г. 614,582 р. 27 к., въ 1876 г. 597,139 р. 9 к., въ 1877 г. 695,589 р. 41 к., а на 1878 г. предположило къ расходу 1.024,235 р. 30 к., на 328,645 р. 89 к. болѣе, нежели израсходовано на этотъ

предметъ въ прошломъ году. Означенное увеличеніе расхода по ремонту пути и зданій дороги на текущій годъ вызвано тѣмъ обстоятельствомъ, что правленіе дороги, какъ видно изъ доставленной имъ смѣты расходовъ на текущій годъ, рѣшило произвести сплошную перемѣну рельсовъ единовременно на протяженіи 60 верстъ линіи, ассигновавъ на этотъ предметъ изъ доходовъ текущаго года 531,793 р. 85 к. Не оспаривая полезности самой мѣры, что желѣзные рельсы замѣняются на желѣзной дорогѣ стальными, я вмѣстѣ съ тѣмъ нахожу, что правленіе дороги избрало способъ осуществленія этого предпріятія самый обременительный для учредителей дороги: саратовскаго и кирсановскаго земствъ и города Саратова, гарантирующихъ ея доходность, и тѣмъ самымъ показало полное пренебреженіе къ ихъ интересамъ. Та же самая мѣра могла, а на основаніи концессіи и устава даже должна быть проведена безъ ущерба для гарантирующихъ сторонъ, какъ изволите усмотрѣть, ваше превосходительство, изъ слѣдующихъ соображеній: по § 15 концессіи и § 29 устава, въ распоряженіи акціонернаго общества находится запасный капиталъ, который нынѣ почти достигъ уже предѣльной суммы милліона рублей; назначеніе сего капитала, какъ указано въ тѣхъ же параграфахъ концессіи и устава, заключается въ томъ, что на счетъ его должны покрываться непредвидѣнные и чрезвычайные расходы по исправленію дороги, усиленію подвижнаго состава, проложенію добавочныхъ путей и т. п. На основаніи сего, правленіе дороги обязано было на сплошную перемѣну рельсовъ отчислить изъ прибылей дороги не всю сумму 531,793 р. 85 к., а лишь остатокъ отъ суммы, необходимой на покрытіе процентовъ прибыли и погашенія по правительственнымъ облигаціямъ и процентовъ въ дивидендъ и на погашеніе по акціямъ акціонеровъ, недостающую же затѣмъ сумму должно было взять изъ запаснаго капитала. Кромѣ того, преслѣдуя цѣли бережливости въ расходахъ и во вниманіе къ интересамъ сторонъ, гарантировавшихъ доходность дороги, акціонерное общество могло ограничиться перемѣною рельсъ за одинъ годъ на пространствѣ не въ 60 верстъ, а соотвѣтственномъ по своей стоимости суммѣ чистой прибыли отъ дороги. Подобныя приведенному распоряженія по управленію дороги, нарушающія интересы земствъ и города, возможны только при условіяхъ настоя-

щаго состава правленія дороги, когда въ немъ рѣшеніе всѣхъ хозяйственныхъ и административныхъ вопросовъ дороги находится въ исключительной зависимости отъ директоровъ, избираемыхъ акціонернымъ обществомъ. Недостатокъ этотъ, вызывающій усиленіе налоговъ на земскія и городскія имущества, потребныхъ для сбора суммъ на уплату желѣзнодорожной гарантіи, и тѣмъ подрывающій благосостояніе населенія цѣлаго края, можетъ быть устраненъ назначеніемъ въ составъ правленія одного директора отъ города, такъ какъ съ помощью этой мѣры, гарантирующей доходность дороги, саратовское и кирсановское земства и саратовское городское общество чрезъ своихъ директоровъ пріобрѣтутъ фактическое вліяніе на ходъ желѣзнодорожнаго хозяйства. До настоящаго времени, при неоднократныхъ своихъ ходатайствахъ предъ высшимъ правительствомъ о пользахъ и нуждахъ города, саратовское городское общество всегда встрѣчало со стороны вашего превосходительства теплое сочувствіе къ своимъ интересамъ; на этомъ основаніи, представляя къ вамъ настоящее ходатайство города Саратова о дарованіи ему права имѣть отъ себя особаго директора въ составѣ правленія общества земской тамбово-саратовской желѣзной дороги, я позволяю себѣ надѣяться, что при представленіи сего ходатайства на усмотрѣніе вашего превосходительства порядкомъ, указаннымъ въ ст. 13 городоваго положенія 16 іюня 1870 года, ваше превосходительство, какъ почетный гражданинъ нашего города, найдете для себя возможнымъ присоединить къ нему ваше личное ходатайство предъ высшимъ правительствомъ о благопріятномъ для города разрѣшеніи сего ходатайства. 1878 года іюня 10-го дня.

IV. ПО РЯЖСКО-МОРШАНСКОЙ ЖЕЛѢЗН. ДОРОГѢ.

№ 33.

Товароотправителей с. Большаго-Ухолова, рязанской губерніи.

Въ бытность вашего сіятельства въ іюнѣ мѣсяцѣ на товарной станціи села Ухолова, вы лично производили дознаніе о неудобствахъ нашей станціи, о которой вашему сіятельству было передано на словахъ и вами записано; и при вашемъ отъѣздѣ вы поручили объ этомъ написать вамъ прошеніе по данному вами намъ адресу. А потому товароотправители объясняютъ слѣдующія неудобства:

Первое, не имѣемъ пассажирскаго поѣзда, хотя у насъ съ компаніей желѣзной дороги было на это установлено согласіе, чтобы поѣздъ ходилъ два раза въ сутки: первый на Москву и второй на Моршанскъ; плату мы обязались платить до ст. Кензино 28 к. съ пассажира, за нагрузку же 4 р. 50 к. съ вагона. Мы дали землю подъ полотно дороги и вокзалъ безвозмездно и безъ всякаго вознагражденія въ виду того, что общество желѣзной дороги устроитъ намъ пассажирскій поѣздъ и телеграфъ; телеграфные столбы въ настоящее время срублены. Договоръ объ этомъ сохраняется у управляющаго моршанскою дорогою, г. Маркова. Компанія желѣзной дороги нарушаетъ все это до сего времени; для насъ обидно, что она такъ пользуется нашей простотой и, по нежеланію своему, не даетъ намъ пассажирскаго поѣзда и телеграфа.

Второе, очень неудобная товарная платформа какъ кровлей, такъ и ввозомъ хлѣба.

Третье, собирая по множеству вагоны для отправки, очень долго не бываетъ грузки, почему покупатель останавливаетъ коммерцію.

Четвертое, посредствомъ всего этого коммерція у насъ останавливается; будь у насъ пассажирское движеніе, коммерція гораздо больше увеличивалась бы и развивалась.

Покорнѣйше просимъ ваше сіятельство сдѣлать законное распоряженіе и попросить ряжско-моршанскую желѣзную дорогу возстановить порядокъ на ст. Ухолово безъ всякихъ затрудненій.

Подписано 10 ухоловскими отправителями и торговцами.

№ 34.

Землевладѣльца сапожковскаго уѣзда, рязанской губерніи, Митрофана Ниловича Ремезова.

На предложенные подкоммиссіею вопросы, изложенные въ письмѣ на мое имя, отъ 27 мая за № 480, имѣю честь сообщить нижеслѣдующее, по нумерному порядку вопросовъ:

1. На ряжско-моршанской желѣзной дорогѣ существуетъ не малое неудобство для грузо-и товароотправителей въ томъ, что полустанціи не таксированы, т. е. за грузъ, отправляемый съ полустанцій, берется провозная плата по тарифу за цѣлую станцію. Результатомъ этого является то, что съ полустанцій совсѣмъ почти не существуетъ отправки грузовъ, такъ какъ нерѣдко провозъ грунтовою дорогой прямо на станцію обходится дешевле, чѣмъ доставка на полустанцію съ платою по тарифу не за число верстъ, остающихся до станціи, а за разстояніе между двумя станціями. Такой порядокъ ровно ничемъ не оправдывается. Сдѣлать поверстный разсчетъ тарифа для полустанцій есть дѣло нѣсколькихъ часовъ для всей линіи ряжско-моршанской желѣзной дороги, пріемъ и отправка грузовъ на полустанціяхъ не представляютъ для дороги никакихъ затрудненій и расходовъ, которые могли бы оправдать взиманіе лишней платы за то разстояніе, которое грузъ не проходилъ. Землевладѣльцы же и торговцы значительно выиграли

бы отъ такого справедливаго измѣненія тарифа. Привлеченіе грузовъ къ полустанціямъ несомнѣнно оживило бы мѣстности, къ нимъ прилегающія. Въ экономическомъ смыслѣ желательно создать какъ можно больше мелкихъ пунктовъ промышленности, предпочтительно предъ покровительствомъ разростанія крупныхъ базарныхъ селъ, быстро превращающихся въ центры кулачества и всяческой эксплуатаціи. Таксировка полустанцій создастъ новые пункты отправленія и полученія, отвлекая, конечно, часть грузовъ отъ крупныхъ станцій, каковы Верда и Кензино, гдѣ грузы никогда не умѣщаются на товарныхъ платформахъ, не говоря уже о крышахъ, по всей линіи недостаточныхъ для помѣщенія грузовъ, на полустанціяхъ же совсѣмъ не существующихъ.

Изъ вышеизложеннаго видно, что я на первый вопросъ вынужденъ отвѣтить отрицательно.

2. Замедленія въ пріемѣ и отправкѣ грузовъ, конечно, бываютъ, но о причинахъ таковыхъ намъ, обывателямъ, мало извѣстно. Этотъ вопросъ можетъ разъяснить только само управленіе дороги.

3. Очередь, сколько мнѣ извѣстно, существуетъ; на исполненіе ея и на какія-либо въ ней неудобства я жалобъ не слыхалъ.

4. Въ теченіи двухъ лѣтъ занимаясь отправкой, я на медленность доставки жаловаться не могъ.

5. Крупныхъ случаевъ кражи товара на ряжско-моршанской линіи я не знаю. О мелкихъ кражахъ спирта, соленой рыбы, арбузовъ и т. под. не стоитъ упоминать. Я лично стою за артели.

6. Загоновъ и иныхъ помѣщеній для скота нигдѣ нѣтъ, а между тѣмъ устройство таковыхъ въ Вердѣ и Кензинѣ было бы желательно. Безусловно необходимо, чтобы вагоны послѣ каждаго пробѣга со скотомъ подвергались тщательной дезинфекціи, тѣ же остатки подстилки и пр., которые выкидываются изъ подобныхъ вагоновъ, обязательно должны быть сжигаемы, въ видахъ предупрежденія разнесенія заразы, весьма возможной при нашихъ частыхъ падежахъ скота. Въ вагонахъ для скота, сколько мнѣ извѣстно, никакихъ приспособленій не существуетъ, но таковыя не только желательны, но и необходимы.

7. Устройство станцій удовлетворительно. Правила же о недопущеніи пассажировъ оставаться на станціяхъ не только неудобны, но и невозможны къ исполненію. Примѣръ: пассажиръ, опоздавшій

къ поѣзду, вынужденъ дожидаться слѣдующаго поѣзда; не на всѣхъ станціяхъ существуютъ вблизи постоялые дворы; пассажиръ вынужденъ оставаться на станціи и можетъ это сдѣлать только по особой милости начальника станціи. Измѣненіе вышеозначенныхъ правилъ безусловно необходимо. Дамскія комнаты желательно бы сдѣлать вполнѣ недоступными для мужчинъ, чего нигдѣ не соблюдается, ибо часто мужья и отцы считаютъ себя чѣмъ-то въ родѣ дополненія сопровождаемыхъ ими дамъ и врываются слѣдомъ за ними въ дамское помѣщеніе къ вящему неудобству другихъ особъ женскаго пола. Равно желательно, чтобы дамскія комнаты не были обращаемы въ дортуары станціонныхъ служащихъ, что случается весьма часто и на всей линіи отъ Москвы до Сызрани, Воронежа и Саратова.

8. Страхованіе грузовъ весьма желательно, но дѣлать его обязательнымъ неудобно, почти невозможно. Это легло бы лишнею тяжестью на доставку хлѣба, лѣса и т. п. предметы, удешевленіе перевозки которыхъ должно заботить всѣхъ желающихъ намъ добра, болѣе всего въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Вообще случаи гибели грузовъ крайне рѣдки, наносятъ иногда убытки единичнымъ личностямъ, но не столь важные убытки, чтобы изъ за нихъ стоило отягощать землевладѣніе новымъ налогомъ, такъ какъ обязательное страхованіе хлѣба отзовется на цѣнѣ его, т. е. все на насъ же, пахаряхъ и сѣятеляхъ, и принесетъ барыши только принимателю на страхъ. Обязательное страхованіе отъ огня крестьянскихъ построекъ въ примѣръ не идетъ,—во первыхъ, оно взаимное, земское; во вторыхъ, тамъ страхуется кровъ, безъ котораго жить нельзя, гарантируется все населеніе отъ нищенства въ случаѣ пожара. На сей конецъ никакія тяготы не тяжелы, никакіе налоги не обременительны. Другое дѣло—обязательное страхованіе грузовъ: взаимнымъ его сдѣлать невозможно, оно можетъ быть только коммерческимъ предпріятіемъ, обязывать же всѣхъ обывателей, все государство платиться въ пользу коммерческаго предпріятія нельзя. Такимъ нововведеніемъ, убѣжденъ, останутся недовольны всѣ—землевладѣльцы, крестьяне, даже купцы, за немногими исключеніями. Результатъ для меня очевиденъ: еще удешевленіе нашихъ произведеній, всеобщее недовольство и ропотъ, а въ выгодѣ останется только тотъ, чей грузъ случайно пострадалъ, т. е. одинъ изъ милліона гражданъ, промышленникъ на счетъ производителей. Теперь, сколько мнѣ извѣстно, за утраченный, испорченный или погибшій товаръ отвѣчаетъ желѣзнодорожное общество или артели, если таковой убытокъ причиненъ по ихъ винѣ. Полагаю, что эта отвѣтственность представляетъ достаточную горантію вообще; въ частности же возможно было бы ввести страхованіе грузовъ для желающихъ имъ пользоваться. Желательно предоставленіе возможности пассажирамъ безъ огромныхъ хлопотъ и стѣсненій страховать свой багажъ по заявленнымъ цѣнамъ, въ прочныхъ вмѣстилищахъ, за бандеролями, по дубликатнымъ описямъ, за подписями сдающаго и принимающаго багажъ. Подробности готовъ изложить, въ случаѣ требованія, особо.

9. Обязательное страхованіе жизни я ни нынѣ и никогда въ будущемъ не считаю своевременнымъ. Пассажирскій проѣздъ, благодаря возвышенію платы за билеты, и безъ того слишкомъ дорогъ. Затѣмъ обязывать кого-либо соблюдать выгоды свои или своихъ наслѣдниковъ, я не вижу необходимости; какъ въ § 8, такъ и здѣсь повторю, это дѣло частнаго предпріятія, а не дѣло законодательства. Своевременность сама себя покажетъ тѣмъ, что создадутся, какъ въ Америкѣ, частныя общества и дадутъ возможность всѣмъ желающимъ пользоваться ихъ услугами, а нежелающіе не будутъ обременены нежелательнымъ и для огромнѣйшаго, подавляющаго большинства непонятнымъ налогомъ. Хуже непонятнаго и не вызваннаго крайнею необходимостью налога, какъ бы ни былъ онъ малъ, быть ничего не можетъ; таковыхъ всѣми мѣрами и во что бы то ни стало должно избѣгать законодательство.

Выше мною сказано о дороговизнѣ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ. Дороговизна эта вызываетъ настоятельное желаніе введенія у насъ по нѣкоторымъ линіямъ спеціальныхъ поѣздовъ, въ родѣ эмигрантскихъ въ Америкѣ. Поѣзда эти могутъ составляться изъ вагоновъ, приспособленныхъ къ перевозкѣ войска, могутъ быть не постоянными въ теченіи цѣлаго года, а пріуроченными къ извѣстному времени, когда рабочіе артелями идутъ на югъ и юговостокъ: въ Крымъ, Одессу, на Донъ, въ губерніи ставропольскую, саратовскую, самарскую и пр.,—на плотничество, косовицу и жнитво, и когда такими же массами возвращаются обратно по домамъ. Такіе поѣзда, не обременяя бюджета дороги, будутъ истиннымъ бла-

годѣяніемъ для крестьянъ-рабочихъ, вызовутъ ихъ глубокую благодарность къ новой заботѣ о нихъ правительства.

№ 35.

Товароотправителей и жителей г. Моршанска.

Вслѣдствіе приглашенія моршанской земской управы принять участіе въ указаніи подкоммиссіи тѣхъ неудобствъ, какія существуютъ въ настоящее время на желѣзныхъ дорогахъ при товарномъ движеніи, мы, нижеподписавшіеся, товароотправители и жители г. Моршанска, имѣемъ честь сообщить слѣдующее:

1. Городъ нашъ издавна славится своею дѣятельною хлѣбною торговлею, имѣетъ для переработки разнаго рода хлѣбовъ болѣе ста вѣтряныхъ мельницъ, множество крупорушекъ, сушилокъ и тому подобныхъ заведеній, перерабатывалъ въ прежнее время огромное количество ржи, пшеницы и гороха на муку, гречи на крупу и проч. Въ настоящее время всѣ эти заведенія стоятъ по большей части безъ дѣла, и владѣльцы оныхъ лишены возможности продолжать свою дѣятельную торговлю вслѣдствіе слишкомъ высокаго тарифа желѣзныхъ дорогъ на хлѣбъ, отправляемый изъ Моршанска въ Москву, Петербургъ и другіе порты Россіи, и совершенно несоразмѣрнаго съ тарифами другихъ дорогъ, какъ напр. тамбово-саратовской. Подобная неравномѣрность тарифа желѣзныхъ дорогъ положительно убиваетъ хлѣбную торговлю нашего города и вредно отзывается на сельскихъ хозяевахъ нашего уѣзда, не давая возможности соперничать въ отправкѣ хлѣбовъ въ прибалтійскіе порты съ мѣстностьми, прилегающими къ другимъ дорогамъ, хотя отстоящими гораздо на большемъ разстояніи отъ мѣстъ сбыта. Ряжско-моршанская дорога ежегодно понижаетъ тарифъ съ 15 марта по 1 августа, имѣя въ виду отвлечь грузъ отъ водянаго пути, но цѣль ея не достигается, и временное пониженіе не приноситъ намъ никакой пользы. Но если моршанская дорога имѣетъ возможность понижать тарифъ на $4^1/_2$ мѣсяца, то почему же она не можетъ сдѣлать его постояннымъ? При постоянно пониженномъ

тарифѣ она выиграла бы гораздо болѣе и оживила бы нашу торговлю, давъ возможность какъ хлѣбнымъ торговцамъ, такъ и землевладѣльцамъ имѣть постоянный сбытъ хлѣба. Между тѣмъ какъ въ настоящее время вся хлѣбная торговля доступна только однимъ большимъ капиталистамъ, которые, скупая хлѣбъ съ сентября мѣсяца, имѣютъ возможность удержать его до весны, отправляя затѣмъ водянымъ путемъ и частію пониженнымъ тарифомъ съ 15-го марта; но это доступно только немногимъ лицамъ, а большинство мелкихъ торговцевъ лишено возможности вести хлѣбную, торговлю, а равно и сельскіе хозяева, у которыхъ въ первыхъ числахъ апрѣля начинаются посѣвы, требующіе денежныхъ затратъ, принуждены продавать свой хлѣбъ зимою по болѣе низкимъ цѣнамъ, чѣмъ могли бы продать при постоянно пониженномъ тарифѣ. Вслѣдствіе чего мы имѣемъ честь покорнѣйше праситъ подкоммиссію ходатайствовать о пониженіи тарифа отъ Моршанска и сдѣлать его поверстно одинаковымъ съ другими дорогами. Мы не желаемъ, чтобъ намъ дѣлали исключеніе въ ущербъ другимъ мѣстностямъ, но просимъ справедливаго поверстнаго, одинаковаго для всѣхъ дорогъ, тарифа.

2. При нагрузкѣ и выгрузкѣ артельщики обращаются съ товаромъ крайне небрежно и часто съ умысломъ рвутъ мѣшки, просыпанный же хлѣбъ остается въ вагонахъ и поступаетъ въ пользу ихъ, чрезъ что бываютъ большіе провѣсы, достигающіе весьма часто до 20 пуд. въ вагонѣ. Многіе пробовали обращаться съ жалобами къ начальникамъ станцій, которые весьма несочуственно относились къ этому, заставляли приходить на другой день подавать заявленія, затѣмъ составляютъ актъ, и потерпѣвшій ходитъ нѣсколько дней безъ толку. Но такъ какъ каждому дѣловому человѣку время дорого, а другой пріѣзжаетъ только на самое короткое время, то, разъ попробовавъ походить по мытарствамъ, на другой разъ не рѣшится подавать жалобъ, а всю несправедливость перенесетъ на себѣ. Это зло настолько вкоренилось, что оно стало какъ будто какимъ косвеннымъ налогомъ, такъ что мы, товароотправители, отправляя хлѣбъ по желѣзнымъ дорогамъ, кромѣ существующаго тарифа, разсчитываемъ еще на растерю отъ 10 до 25 коп. на четверть, смотря по роду хлѣба, что составляетъ отъ 6 до 15 р. на вагонъ. Для прекращенія этого зла мы покор-

нѣйше просимъ подкоммиссію не позволять артельщимъ употреблять крючки для поднятія мѣшковъ, которыми они умышленно рвутъ мѣшки; мѣшокъ же можно свободно поднять и безъ помощи крючка, что дѣлаютъ у насъ извозчики, поднимая мѣшки гораздо на большую высоту, нежели вагонъ, и никогда не бываетъ никакой растери; кромѣ того, сдѣлать пріемъ и сдачу товара съ вѣсу обязательнымъ, а въ случаѣ недостачи онаго удовлетворять товарополучателя сейчасъ же, не заставляя ходить нѣсколько дней безполезно по инстанціямъ.

3. Платформъ на всѣхъ станціяхъ очень мало и въ особенности крытыхъ; весьма часто за недостачею платформъ заставляютъ класть хлѣбъ на открытую землю, чрезъ что, конечно, хлѣбъ портится въ ущербъ товароотправителя. Почему желательно было бы увеличить число крытыхъ платформъ, а для открытыхъ чтобъ имѣлся на каждой станціи большой запасъ брезентовъ.

4. Въ настоящее время за нагрузку и выгрузку взимается съ каждаго вагона по 6 р., которые поступаютъ въ пользу артельщиковъ, между тѣмъ какъ частнымъ образомъ это стоитъ не болѣе 2 р., слѣдовательно, они имѣютъ прибыли 4 р. съ вагона, что составляетъ весьма хорошій заработокъ; изъ чего видно, что они имѣютъ и такъ хорошую прибыль и могли бы обойтись, не прибѣгая къ разнаго рода непозволительнымъ поступкамъ въ явный ущербъ товароотправителей.

5. Весьма часто случается, что въ выданныхъ на товаръ квитанціяхъ ошибаются въ вычисленіи провозной платы; если случится, что въ квитанціи показано меньше, чѣмъ слѣдуетъ, то при полученіи товара сейчасъ взыскивается съ получателя недостающая сумма, но если случается наоборотъ, что въ квитанціи показано болѣе чѣмъ слѣдуетъ, то излишекъ не возвращается сейчасъ же, а заставляютъ подавать заявленіе въ отдѣльный столъ, и переборъ возвращается не ранѣе мѣсяца или двухъ. Покорнѣйше просимъ подкоммиссію обратить на это свое справедливое вниманіе и устроить такъ, чтобы переборы выдавались сейчасъ же при полученіи товара, а управленіе дороги само бы вѣдалось съ тою дорогою, которая сдѣлала ошибку.

6. Покорнѣйше просимъ подкоммиссію ходатайствовать объ устройствѣ вагоновъ, въ которыхъ можно было бы грузить хлѣбъ безъ

мѣшковъ и кулей прямо насыпью, что для насъ, товароотправителей, составило бы большой разсчетъ.

Примѣчаніе къ пункту 1-му. Имѣемъ честь объяснить, что ряжско-моршанская дорога съ 15 марта понижаетъ тарифъ только до одной Москвы; такъ, напр., до Москвы берутъ съ вагона 70 р., а до Бронницъ, которыя ближе Москвы, 82 р. 50 коп., равномѣрно до всѣхъ промежуточныхъ станцій; слѣдовательно, временное пониженіе приноситъ пользу только однимъ московскимъ торговцамъ. Затѣмъ для лучшаго уясненія неравномѣрности тарифа желѣзныхъ дорогъ имѣемъ честь показать на видъ подкоммиссіи слѣдующіе примѣры: за провозъ одного вагона пшеничной муки отъ Сызрани до Петербурга берутъ 158 р., который долженъ неминуемо проходить мимо Моршанска, между тѣмъ за пшеничную же муку, отправляемую изъ Моршанска до Петербурга, берутъ съ вагона 212 р. 14 к.; подобный фактъ явно говоритъ о несправедливостяхъ въ распредѣленіи тарифа, который, какъ надо предполагать, зависитъ отъ вліятельныхъ лицъ, заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ, не смотрящихъ на справедливость, а думающихъ о своихъ интересахъ. Позволяемъ себѣ надѣяться, что подкоммиссія, цѣль которой—искоренить существующее зло на желѣзныхъ дорогахъ и водворить полный порядокъ, не оставитъ безъ вниманія нашихъ просьбъ и выставленныхъ ей фактовъ.

Подписали моршанскій городской голова Емельянъ Захаровичъ Платицинъ и 28 мѣстныхъ купцовъ и товароотправителей.

№ 36.

Товарополучателя Дмитрія Михайловича Сазанова.

На ряжско-моршанской желѣзной дорогѣ выдаются разсчетные листы товарополучателю при уплатѣ провозной суммы, назначеніе которыхъ должно заключаться, судя по одному названію, въ прописѣ: какой товаръ, отъ какой и до какой станціи слѣдуетъ, по какому классу долженъ идти и какая за это взимается плата съ пуда или вагона, сколько причитается каждой прослѣдованной до-

рогѣ, сколько слѣдуетъ получить по провѣркѣ всѣхъ провозныхъ денегъ и сколько взято. Прилагаю при семъ для разъясненія одинъ разсчетный листъ моршанской станціи, въ которомъ ничего не говорится о правильности разсчета и ничего нѣтъ такого, что могло бы дать возможность товарополучателю видѣть, по какому классу шелъ товаръ, по чемъ съ пуда взяла за перевозку желѣзная дорога и сколько именно дѣйствительной суммы нужно было заплатить. Этого ничего нѣтъ въ разсчетномъ листѣ. Въ немъ пишется только то, что значится въ квитанціи и дорожныхъ вѣдомостяхъ; слѣдовательно, и разсчетъ не исправляется. А затѣмъ самому товарополучателю предоставляется постигать всѣ премудрости желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ ихъ добавленіями и измѣненіями, что не всякій можетъ знать. Почему всепокорнѣйше прошу подкоммиссію ходатайствовать о томъ, чтобы въ разсчетныхъ листахъ разсчеты дѣлались правильно и ясно, дабы товарополучатели могли видѣть, сколько и вѣрно-ли взято съ нихъ.

Если станція отправленія ошибочно сдѣлала разсчетъ не въ пользу желѣзныхъ дорогъ, то станція назначенія дѣлаетъ провѣрку, невѣрность исправляетъ и съ товарополучателя, при выдачѣ товара, получаетъ добавочную провозную плату, сколько слѣдуетъ. Но если ошибка въ разсчетѣ сдѣлана въ пользу желѣзныхъ дорогъ и въ ущербъ товарополучателя, то станція назначенія не только не возвращаетъ излишне перебранной провозной платы, но даже умалчиваетъ о томъ, а предоставляетъ самому товарополучателю доискиваться до перебора, что, конечно, невозможно для товарополучателя, если принять во вниманіе, сколько дорогъ въ Россіи и что у каждой желѣзной дороги свой тарифъ и свои добавленія и измѣненія. Если иногда и приходится узнать о переборѣ, то о возвратѣ его нужно обращаться въ управленіе желѣзной дороги, что крайне неудобно и непріятно, во-первыхъ, потому, что приходится терять слишкомъ много времени на хожденіе въ управленіе для подачи заявленія, для полученія справокъ, когда выдадутъ переборъ, и потомъ уже за полученіемъ перебора. Это не особенно выгодно для товарополучателей, которые имѣютъ жительство за нѣсколько десятковъ верстъ отъ мѣста нахожденія управленія или отъ станціи назначенія, а во-вторыхъ, потому, что переборъ можно получить не ранѣе двухъ, а иногда шести мѣсяцевъ, и въ третьихъ, иногда переборъ не превышаетъ 50 к., но неужели изъ за нихъ вести такую длинную процедуру?

Вслѣдствіе сего я имѣю честь просить подкоммиссію ходатайствовать, гдѣ слѣдуетъ, о томъ, чтобы станціи назначенія дѣлали разсчетъ правильно и подробно, не вводя товарополучателя въ непріятность и безполезность терять напрасно время, и брали только такую провозную плату, какая дѣйствительно причитается. Осмѣливаюсь просить подкоммиссію о вышеизложенномъ на томъ основаніи, что мнѣ приходится получать товара I, II и III классовъ приблизительно до 100,000 пудовъ въ годъ. 1879 года іюня 17 дня.

V. ПО МОРШАНСКО-СЫЗРАНСКОЙ ЖЕЛѢЗН. ДОР.

№ 37.

Товароотправителей села Каменки, близъ воейковской станціи, моршанско-сызранской желѣзной дороги.

На заявленіе наше, поданное 9-го числа текущаго іюня мѣсяца чрезъ начальника воейковской станціи, на имя г. управляющаго моршанско-сызранскою желѣзною дорогою, на объясненную въ ономъ просьбу относительно подробно изложенныхъ неудобствъ устройства платформы воейковской станціи, мы удовлетворительныхъ результатовъ никакихъ по сіе время не видимъ, вслѣдствіе чего и обращаемся съ симъ къ подкоммиссіи и покорнѣйше просимъ обратить вниманіе на изложенные пункты означеннаго заявленія нашего и, кромѣ того, присовокупляемъ необъясненное въ означенномъ заявленіи. 1) Содержимые отъ артели рабочіе, по случаю малочисленности оныхъ, при погрузкѣ въ вагоны товаровъ, поступаютъ очень небрежно, дѣлая постоянно поврежденія мѣшкамъ, находящимся съ разнымъ хлѣбомъ, чрезъ что артельщики, при отправкѣ товаровъ, вслѣдствіе своей неисправности и въ видахъ своихъ интересовъ, требуютъ отъ товароотправителей, въ огражденіе себя, подписки въ томъ, что товаръ не въ надлежащемъ видѣ или въ неисправной тарѣ. 2) Погрузка товаровъ въ вагоны производится неправильно, а именно потому, что въ нѣкоторые погружается по 66, а въ другіе по 67 кулей съ хлѣбомъ, вмѣщающихъ одинаковый вѣсъ. 3) На мѣстахъ полученія товаровъ получаются оные не въ надлежащемъ видѣ, т. е. вмѣсто отправленнаго чистаго хлѣбнаго

товара въ тарѣ оказывается разный соръ, а чистый товаръ крадутъ служащіе на желѣзной дорогѣ, о чемъ можемъ доказать фактически. 4) Товарная контора пріемку товаровъ производитъ не въ опредѣленное закономъ время и во всемъ съ величайшимъ затрудненіемъ для отправителей, также и квитанціи на отправленный товаръ получаются съ затрудненіемъ отъ начальника станціи, тѣмъ болѣе, что конторой завѣдуетъ сестра его, на которую послѣдній жалобъ никакихъ не принимаетъ. 5) Артельщики при пріемкѣ товаровъ на платформу, вслѣдствіе своихъ выгодъ, не допускаютъ складывать товаръ на той сторонѣ платформы, съ коей онъ поступилъ, хотя бы и было совершенно порожнее мѣсто, а заставляютъ перевозить на другую сторону, чрезъ что мы дѣлаемъ переплату извощикамъ. 6) Поступающій изъ уѣздовъ на станцію товаръ иногда прибываетъ по какимъ-либо обстоятельствамъ въ праздничные дни и неопредѣленное закономъ для пріема время, причемъ на просьбы о допущеніи складки на платформу, хотя бы и подъ своимъ карауломъ, не удовлетворяются ни въ какомъ случаѣ, хотя бы и было на это особое разрѣшеніе г. управляющаго желѣзной дороги. 7) На поступившія жалобы г. управляющему дорогою отъ товароотправителей относительно незаконныхъ дѣйствій начальствующихъ лицъ воейковской станціи удовлетвореній никакихъ не послѣдовало. Покорнѣйше просимъ Высочайше учрежденную подкоммиссію для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи обратить вниманіе на всѣ пункты сего заявленія и сдѣлать зависящее распоряженіе.

Товароотправители воейковской станціи, въ дополненіе къ поданному заявленію, объяснили:

Къ моршанско-сызранской дорогѣ подвозятъ хлѣбъ на разстояніи 50 верстъ съ юга и на 70 верстъ съ сѣвера; дальше находятся винокуренные заводы, которые потребляютъ весь хлѣбъ. Провозъ до желѣзной дороги гужомъ зимою обходится $4^1/_2$ коп. съ пуда, лѣтомъ $6^1/_2$ коп.; подвоза не бываетъ только два мѣсяца.

Къ I пункту вышеизложеннаго заявленія добавили, что артельщики на ордерѣ пишутъ обыкновенно фразу: „часть тары худая“, но какая—не опредѣляютъ, вслѣдствіе чего, при полученіи товара,

хотя бы три мѣшка были неисправны при нагрузкѣ, теряемъ право жаловаться, если 30 мѣшковъ будутъ испорченными; мы бы желали, чтобы цифрами было сказано, сколько мѣшковъ неисправны. Мы просили начальника станціи, чтобы опредѣлилъ, какая часть тары худая; сначала нѣсколько квитанцій выдали согласно нашей просьбѣ, потомъ опять пошло по прежнему.

Къ III пункту. Артельщики набираютъ сметки, ссыпаютъ въ мѣшки и, когда наберутъ полный мѣшокъ, кладутъ его въ бунтъ, а изъ бунта берутъ мѣшокъ хлѣба, который и продаютъ. Артельщикъ воейковской станціи Чернявскій продалъ крестьянину села Ухолова Лобанову такого хлѣба, говорятъ, до 10 мѣшковъ.

Къ IV пункту. Въ праздники принимаютъ товаръ до 12 часовъ, а мы бы желали, чтобы пріемъ продолжался до 2 часовъ. Квитанціи не выдаютъ по пріемкѣ груза, а говорятъ—приходите послѣ; придешь послѣ, говорятъ—время прошло, и контора запирается. Такъ какъ наша станція уѣздная, то для насъ очень важно, чтобы допускалась льгота во времени пріемки груза.

Къ V пункту. Мы бы желали, чтобы не брали за храненіе груза тогда, когда въ одинъ день не довезешь почему-либо полнаго вагона; на другихъ станціяхъ нашей линіи не берутъ при этомъ за полежалое, а на воейковской берутъ. Кромѣ того, берутъ за полежалое тогда, когда не явишься къ очереди, хотя бы грузъ нашъ пролежалъ 40 дней, мало что перенесутъ на послѣднюю очередь, еще берутъ по 1 р. 20 к. съ вагона.

Подписано 9 мѣстными товароотправителями.

№ 38.

Пензенской городской управы.

Вслѣдствіе заявленнаго городской управѣ высочайше утвержденною подкоммиссіею приглашенія доставить возможно полныя указанія, насколько мѣстная желѣзная дорога удовлетворяетъ экономическимъ нуждамъ населенія,—управа на 6-е число іюня созывала особое совѣщательное присутствіе изъ своихъ членовъ и нѣкоторыхъ пензенскихъ гражданъ, имѣющихъ дѣла съ желѣзными дорогами. Работы присутствія были разсмотрѣны пензенскою городскою думою въ засѣданіи 20-го іюня. При этомъ думою постановлено сдѣлать подкоммиссіи слѣдующія заявленія:

Собственно на экономическое благосостояніе населенія г. Пензы моршанско-сызранская желѣзная дорога прежде всего оказываетъ весьма неблагопріятное вліяніе несоотвѣтственнымъ устройствомъ желѣзнодорожнаго пути въ предѣлахъ пензенской дачи и неудобнымъ расположеніемъ станціи въ г. Пензѣ.

Полотномъ дороги перерѣзана р. Сура и сурская пойма ниже города по теченію рѣки; при этомъ для стока воды при весеннихъ разливахъ оставленъ одинъ лишь проходъ—пролеты сурскаго моста, не настолько однако широкіе, чтобы вода ими не задерживалась. Такимъ образомъ желѣзно-дорожная дамба весной представляетъ плотину, перепруживающую разливъ какъ Суры, такъ и впадающаго въ нее въ самомъ городѣ притока, р. Пензы; вода поднимается значительно выше своего обыкновеннаго уровня и затопляетъ жилища горожанъ, расположенныя по р. Пензѣ, заведенія по р. Сурѣ (фабрику Сергѣева и К° и другія) и пензенскую лѣсную пристань. Нынѣшнею весной разливъ рѣкъ былъ особенно великъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличилась и степень вреда отъ наводненія. Въ частяхъ города, лежащихъ предъ желѣзнодорожной дамбой, вода поднималась на 14—15 вершковъ выше уровня ея за дамбой; нѣкоторые деревянные домики, стоявшіе на берегу, очутились поэтому на слишкомъ большой глубинѣ и унесены теченіемъ, другіе приподняты и полуразрушены; съ лѣсной пристани унесено лѣса на нѣсколько тысячъ рублей и т. под. Указанные недостатки желѣзнодорожныхъ сооруженій давно вызываютъ жалобы разоряющихся отъ наводненій пензенскихъ жителей; объ нихъ городское управленіе еще въ 1874 г. сообщало г. министру путей сообщенія. Но доселѣ къ устраненію зла мѣръ не принято, не смотря на то, что причину наводненій, казалось бы, возможно уничтожить устройствомъ нѣсколькихъ пролетовъ въ желѣзнодорожной дамбѣ до бора за поймой и надлежащимъ расширеніемъ пролетовъ сурскаго моста.

Изъ неудобствъ, представляемыхъ для города расположеніемъ пензенской желѣзнодорожной станціи, важнѣйшимъ нужно при-

знать тѣсноту размѣщенія станціонныхъ сооруженій и путей. По недостатку мѣста, путями, предназначенными для маневровъ при составленіи поѣздовъ и для постановки запасныхъ вагоновъ, пришлось занять линію, пересѣкающую два переѣзда: одинъ по дорогѣ изъ города къ новой московской заставѣ, а другой по направленію селиверстовской улицы. За безпрерывностію маневровъ, первый переѣздъ открывается для движенія лишь на короткіе промежутки, и такимъ образомъ сообщеніе частей города здѣсь до крайности затруднено. Второй переѣздъ всегда заставленъ вагонами и заборомъ, а также уничтоженіемъ существовавшихъ въѣздовъ совершенно закрытъ, такъ что проѣзжающіе по селиверстовской улицѣ, а равно возчики грузовъ на товарную станцію должны дѣлать значительные объѣзды, весьма тяжелые въ весеннее и осеннее время.

Другое неудобство заключается въ томъ, что, при отчужденіи земли подъ устройство станціи и вообще подъ линію желѣзной дороги въ городѣ, строители позаботились пріобрѣсти только тѣ жилыя и нежилыя постройки горожанъ, безъ сноса которыхъ невозможны были дорожныя работы. Отъ этого въ чрезвычайно близкомъ сосѣдствѣ съ дорогою оказались дома обывательскіе, устроенные безъ надлежащихъ для такого сосѣдства приспособленій (съ деревянными крышами и т. под.); и нерѣдко отъ искръ локомотива при проходѣ поѣзда дома эти загораются, разоряя своихъ владѣльцевъ и держа въ страхѣ всѣхъ обитателей близъ лежащихъ кварталовъ.

По отношенію къ потребностямъ населенія въ перевозкѣ пассажировъ можно указать лишь на второстепенный недостатокъ мѣстной желѣзной дороги, это — на неудобство зимняго росписанія поѣздовъ, которое у пассажировъ напрасно отнимаетъ много времени на ожиданія на станціяхъ и которое было бы желательно видѣть замѣненнымъ дѣйствующимъ лѣтнимъ росписаніемъ.

По передвиженію грузовъ недостатки дороги ощутительнѣе. Ни на пензенской, ни на сосѣднихъ товарныхъ станціяхъ не сдѣлано всѣхъ приспособленій, необходимыхъ для грузоотправителей; дворъ пензенской станціи не замощенъ, подъѣзды къ мѣстамъ склада товаровъ неудобны, не устроено достаточнаго числа крытыхъ платформъ, такъ что привезенный на станцію грузъ часто приходится сваливать на землю, подвергая порчѣ отъ сырости и сверху, и

снизу; на имѣющихся платформахъ нѣтъ хорошо сколоченныхъ половъ, а только набросаны доски, о которыя рвется укупорка, подвергая хлѣбъ растратѣ. Распорядители станцій не обращаютъ вниманія на убытки отъ такихъ неудобствъ для грузоотправителей и заботятся лишь объ обезпеченіи дороги отъ исковъ, отбирая въ этомъ случаѣ подписки отъ товароотправителей. Подобныя подписки настолько вошли въ обычай, что не кажется страннымъ отказъ желѣзной дороги въ пріемѣ товара, если владѣлецъ его не выдаетъ, такъ называемаго, *добровольнаго обязательства* о не привлеченіи дороги къ отвѣтственности за порчу отправляемаго груза. Между тѣмъ порча далеко не рѣдкость, какъ не рѣдкость и самыя кражи товаровъ съ замѣною ихъ камнями, деревомъ и т. под., при наружной цѣлости вагоновъ и товарныхъ помѣщеній.

Отсутствіе достаточнаго надзора за цѣлостью товара можно считать послѣдствіемъ неудовлетворительной организаціи отвѣтственныхъ артелей. Эта неудовлетворительность, въ свою очередь, зависитъ отъ устава артели. На основаніи его, артельщики участвуютъ въ дѣлѣ только взносомъ денегъ за паи, но не личнымъ трудомъ; поэтому, при принятіи членовъ въ артель, на нравственныя качества лица не обращается никакого вниманія. Наконецъ, сами учредители артелей большею частію лица не спеціальныя, а случайно и по протекціямъ попавшіяся въ дѣло, какъ прибыльное для нихъ, потому что изъ стоимости паевъ имъ отчисляется извѣстная часть.

Но самымъ важнѣйшимъ недостаткомъ, присущимъ не одной моршанско-сызранской желѣзной дорогѣ, недостаткомъ весьма тяжело отражающимся на экономическихъ условіяхъ пензенскаго края, является практикуемая нынѣ желѣзными дорогами система взиманія за провозъ товаровъ платы: по тарифамъ *нормальнымъ и спеціальнымъ*, установляемымъ на съѣздахъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ по группамъ желѣзныхъ дорогъ.

Нормальный тарифъ слишкомъ высокъ и неравномѣренъ для товаровъ по каждой дорогѣ, именно тѣмъ, что по одной дорогѣ извѣстный товаръ стоитъ въ одномъ классѣ, а по другой—въ другомъ; разница можетъ быть настолько велика, что одна мѣстность развивается въ ущербъ другой не въ силу естественныхъ условій, а только искуственно, помощію сравнительно дешевой перевозки по

этимъ тарифамъ. Такъ, напр., спиртъ, сахаръ и бакалейный товаръ по одной дорогѣ таксируются по $^1/_{18}$, а по другимъ—$^1/_{30}$ коп. *Спеціальный* тарифъ во внутренней торговлѣ особенно вреденъ, онъ привлекаетъ искуственно торговлю къ извѣстнымъ центрамъ (какъ, напр., къ Москвѣ) и препятствуетъ развитію торговли между пунктами, не стоящими въ условіяхъ этого тарифа. Кромѣ того, спеціальный тарифъ часто благопріятствуетъ одному пункту въ ущербъ цѣлымъ раіонамъ, перерѣзаннымъ желѣзною дорогою. Такъ, напр., изъ Сызрани лѣтомъ (съ 15 апрѣля по 15 ноября) можно провезти въ Москву товары всѣхъ классовъ за плату въ 28 коп. за пудъ; точно также провозъ товаровъ всѣхъ классовъ изъ Москвы въ Саратовъ стоитъ 28 коп. Въ это же время за провозъ изъ Москвы въ Пензу товаровъ первыхъ классовъ необходимо платить 57 коп. съ пуда. Подобная громадная разница въ провозной платѣ заставляетъ торговцевъ и промышленниковъ, производящихъ операціи въ Пензѣ и вблизи ея, направлять свои произведенія не на Пензу, а на Сызрань или Саратовъ, и затѣмъ уже эти товары обратно перевозить въ Пензу, часто на лошадяхъ.

Къ числу недостатковъ спеціальныхъ тарифовъ относится и то, что они устанавливаются на извѣстный срокъ, такъ что лица, обязывающіяся поставками какого-либо товара на болѣе продолжительные сроки, становятся въ невозможность заранѣе разсчитать стоимость провоза. Особенно это ощутительно для названнаго уже вида здѣшней промышленности спирта, подрядъ на поставку котораго заводчики дѣлаютъ съ осени одного года по осень другаго; между тѣмъ какъ дѣйствіе спеціальныхъ тарифовъ оканчивается 1-е января.

При существованіи спеціальныхъ тарифовъ, часто случается, что члены одного съѣзда желѣзнодорожныхъ обществъ, въ видахъ поощренія какой-либо промышленности въ томъ или другомъ краѣ, установляютъ для извѣстнаго товара, ихъ интересующаго, болѣе дешевую перевозку къ мѣсту сбыта, чѣмъ тарифы, установляемые для этого же товара другими съѣздами. Такимъ образомъ, для того края, котораго тарифъ дороже, по извѣстному роду товаровъ, является невозможность конкурировать съ краемъ, гдѣ тарифъ дешевле.

Разница въ размѣрахъ тарифовъ, вызванная тѣми или другими

причинами, существуетъ по каждой группѣ дорогъ и чрезвычайно дробна. Отсюда происходитъ, что грузоотправитель никогда не можетъ вѣрно разсчитать количество платы за провозъ. Даже имѣя въ рукахъ квитанціи, гдѣ эта плата уже разсчитана конторой товарной станціи, отправитель не обезпеченъ, что на станціи полученія не потребуется дополнительныхъ противъ квитанціи приплатъ. Независимо отъ того, товарныя конторы часто взыскиваютъ значительныя переплаты. Все это вовлекаетъ и отправителя, и получателя товара въ излишнія, утомительныя хлопоты, а иногда въ судебные иски; отъ правленій же желѣзныхъ дорогъ требуется не мало затратъ на содержаніе счетчиковъ и контролеровъ, совершенно излишнихъ при уничтоженіи разнообразія въ тарифахъ.

Уничтоженіе этого разнообразія и отмѣна дѣйствія спеціальныхъ тарифовъ составляютъ самую насущную нашу потребность. Указывая на нее, городская дума считаетъ умѣстнымъ выразить свое мнѣніе, что всего цѣлесообразнѣе для равномѣрнаго въ экономическомъ отношеніи развитія населеній, входящихъ въ раіоны дѣйствія желѣзныхъ дорогъ, было бы введеніе однообразнаго нормальнаго тарифа для всѣхъ линій въ имперіи, при чемъ установленіе тарифа могло бы быть отъ съѣзда правленій всѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ подъ контролемъ правительства.

Въ заключеніе нельзя не заявить желанія, чтобы до осуществленія подобнаго повсемѣстно справедливаго распредѣленія платы за провозъ товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, Пензѣ, какъ и другимъ промежуточнымъ пунктамъ, было, по крайней мѣрѣ, предоставлено право получать товары, напр. изъ Москвы, за такую же плату, за какую они доставляются оттуда лѣтомъ въ Сызрань или Саратовъ.

Вышеизложенныя, проектированныя совѣщательнымъ присутствіемъ управы и принятыя думою, заявленія городская управа имѣетъ честь передать подкоммиссіи въ отвѣтъ на циркуляръ ея № 161.

Подписали городской голова и члены мѣстной городской управы.

№ 39.

Грузоотправителей и товарополучателей г. Пензы.

Въ дополненіе къ представленному нами заявленію, мы считаемъ необходимымъ обратить вниманіе подкоммиссіи на то, что хотя въ настоящее время и существуетъ весьма много постановленій и распоряженій, имѣющихъ цѣлью оградить интересы публики отъ произвола желѣзнодорожныхъ администраторовъ, но всѣ подобныя постановленія далеко не приносятъ ожидаемой пользы потому, что въ сущности неисполненіе подобныхъ распоряженій со стороны администраторовъ дороги составляетъ вполнѣ обычное явленіе, тѣмъ болѣе, что при безусловномъ нарушеніи и неисполненіи установленныхъ правилъ со стороны агентовъ дороги, заинтересованныя въ дѣлѣ лица лишены всякой возможности возбуждать какое бы то ни было преслѣдованіе агентовъ дороги за нарушеніе существующихъ нынѣ постановленій.

Поэтому вмѣстѣ съ установленіемъ правилъ, которыя могли бы гарантировать интересы публики отъ произвола агентовъ обществъ, мы полагали бы полезнымъ установить правила отвѣтственности какъ лицъ, стоящихъ во главѣ правленій и управленій, такъ равно и агентовъ желѣзныхъ дорогъ, за какое бы то ни было нарушеніе установленныхъ правилъ. А для болѣе серьезнаго наблюденія за дѣйствіями обществъ, по отношенію къ интересамъ публики, предоставить товароотправителямъ право избирать особыхъ уполномоченныхъ, которые, пользуясь правами правительственныхъ инспекторовъ желѣзныхъ дорогъ, могли бы совмѣстно съ ними слѣдить за правильностью дѣйствій обществъ относительно перевозки пассажировъ и грузовъ. Такой порядокъ, по нашему мнѣнію, далъ бы возможность не только контролировать дѣйствія обществъ по отношенію къ интересамъ публики, но и могъ бы служить къ установленію болѣе тѣсной связи интересовъ публики съ интересами обществъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ, при посредствѣ своихъ уполномоченныхъ, товарохозяева легче всего могли бы заявлять свои нужды относительно способа передвиженія и въ тоже время

имѣли бы возможность гораздо ближе ознакомляться со степенью необходимости существующихъ условій эксплоатаціи и, въ зависимости отъ этого, сообразовать свои дѣйствія съ нормальнымъ порядкомъ условій передвиженія.

Подписали 6 грузоотправителей г. Пензы.

№ 40.

Пензенскаго купца В. А. Вяровильскаго.

На предложенный мнѣ вопросъ отношеніемъ подкоммиссіи, отъ 14 числа сего іюня за № 554, спѣшу отвѣтить безпристрастно изъ моей долголѣтней практики какъ пассажира и товарополучателя. Не желая повторять факты, которые вы узнаете изъ журнала засѣданія пензенской городской управы, отъ 6 числа сего іюня мѣсяца, тѣмъ не менѣе о нихъ я еще разъ свидѣтельствую, какъ членъ, подтвердившій ихъ своимъ подписомъ. Я считаю своимъ долгомъ въ сей запискѣ сказать о небрежномъ обращеніи съ товаромъ мануфактурнымъ и похищеніи онаго. То и другое наноситъ большой вредъ какъ товароотправителямъ, равно если не болѣе наноситъ вреда администраціи желѣзной дороги въ нравственномъ отношеніи, ибо лишаетъ оную довѣрія товарополучателей. Я не скажу вамъ слухъ, а сообщу, что случалось съ моими товарами, приходящими изъ Москвы въ Пензу по желѣзной дорогѣ.

1. *О небрежномъ обращеніи съ товаромъ.* Товаръ суконный получается въ кипахъ, зашитыхъ въ рогожи; по прибытіи товара въ Пензу, рабочіе выгружаютъ оный изъ вагона желѣзными крюками; вѣроятно, рабочіе имѣютъ въ виду свое удобство. Поэтому крючьями зацѣпляютъ за кипныя рогожи нѣсколько разъ. Если захватить крюкомъ одну рогожу, то она скоро рвется; то для прочности зацѣпляютъ за сукно, полагая, можетъ быть, что такъ де и слѣдуетъ. Но когда, по полученіи, снимается рогожа, то часто представляется множество клочьевъ висящаго изорваннаго сукна, фланели и проч. По этому случаю положительно видно, что вообще мануфактурный товаръ выгружать изъ вагона слѣдуетъ не

крючьями, а руками и не таскомъ, а выносить безъ помощи желѣзныхъ крючьевъ, какъ это дѣлается въ Москвѣ рабочими артелями въ гостиномъ дворѣ. Бумажныя ткани запаковываются иногда въ рогожи, но большею частью высшіе сорта въ лубочные короба, обшитые въ рогожи. Часто бываетъ, при вскрытіи короба или кипы съ товаромъ, что оный оказывается совершенно мокрый, тогда какъ рогожа успѣла высохнуть, что и повлекло за собою пріемку товара. Такія послѣдствія происходятъ отъ того, что, по пріемкѣ товара, артель бросаетъ его на непокрытую платформу, основываясь на томъ, что „авось дождя не будетъ, погрузить въ вагонъ успѣемъ"; по этому правилу товаръ не покрывается брезентомъ, или грузятъ въ вагонъ съ худой кровлей.

2. *О воровствѣ товара.* Воровство случается весьма часто, а главное—безнаказанно и неуловимо потому, что товары сдаются артелямъ въ Москвѣ запакованные вполнѣ хорошо, и въ Пензѣ они получаются почти въ такомъ же видѣ, но, при вскрытіи, оказывается вмѣсто товара какой нибудь мусоръ, дрова или камни, или же товаръ, полученный въ коробѣ, при повѣркѣ на лицо, весь не оказывается; тотчасъ же приступается къ осмотру этого товарнаго мѣста и замѣчается, что края короба обрѣзаны и загнуты внутрь и оказывается *недостатокъ вѣса* сообразно съ тѣмъ, сколько недостаетъ товара. Бываютъ таковые случаи, несмотря на запломбированный вагонъ. Указать способъ пресѣченія этого громаднаго возмутительнаго зла я не имѣю возможности, но оный, казалось бы, долженъ быть у админинистраціи управленія желѣзными дорогами.

3. *О страхованіи товаровъ.* Ссылаясь на второе замѣчаніе въ семъ заявленіи относительно кражъ, я полагалъ бы страхованіе ввести обязательное отъ всѣхъ могущихъ произойти случайностей; это тѣмъ легче ввести, что большая часть отправителей товаровъ, въ особенности мануфактуныхъ, ихъ застраховываютъ въ частныхъ страховыхъ обществахъ.

4. *О страхованіи жизни.* О семъ такъ много говорилось въ печати, что я, съ своей стороны, могу сказать только то, что обязательное страхованіе жизни съ самой наименьшей платой преміи не безполезно, потому что, если много будетъ на какой-либо дорогѣ несчастныхъ случаевъ, слѣдовательно она и будетъ много

производить платежей въ пользу пострадавшихъ. Можетъ быть, эта убыточность для общества желѣзной дороги повлечетъ къ самому строгому выбору на должности машинистовъ къ поѣздамъ лицъ, спеціально къ тому подготовленныхъ и вполнѣ трезвыхъ и неподверженныхъ болѣзни, называемой пьянствомъ. Все вышеизложенное не есть доносъ или жалоба, но ни болѣе, ни менѣе какъ откровенный отвѣтъ на заданный вопросъ.

№ 41.

Землевладѣльца пензенской губерніи Василія Васильевича Сабурова.

а) *Приходъ въ Пензу почтоваго поѣзда изъ столицъ.* Съ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ отъ столицъ, Пенза получала почту: на 4-й день изъ С.-Петербурга и на 3-й изъ Москвы. Съ измѣненіемъ времени отправленія почтъ и устраненіемъ задержекъ въ Ряжскѣ и Моршанскѣ, почта получается изъ Москвы на другой день,— благодѣяніе большое для горожанъ Пензы! Но на самомъ дѣлѣ это благодѣяніе доступно только для лицъ административныхъ, для прочихъ его нѣтъ и почту получаютъ по прежнему на третій день. Почтовое вѣдомство, получивъ почту въ десятомъ часу вечера, конечно, не въ состояніи разобрать всѣ письма, посылки и газеты, посвящая на это нѣсколько часовъ ночи, и требовать отъ него подобной дѣятельности едва ли возможно, да и разноска производилась бы въ часъ, когда городъ погруженъ въ глубокій сонъ. Желательно бы, чтобы изъ Москвы отправлялся поѣздъ рязанской желѣзной дороги нѣсколько ранѣе 5½ часовъ вечера, а изъ Ряжска шелъ тоже ускореннѣе: не 20, а, по крайней мѣрѣ, 30 съ чѣмъ нибудь верстъ.

б) *Дамба чрезъ сурскую пойму и мостъ на р. Сурѣ.* Заявленія нѣкоторыхъ лицъ во вчерашнемъ засѣданіи о причинѣ несчастій жителей низменныхъ частей города приписывали это будто бы воздвигнутой дамбѣ; но эти несчастія бывали и прежде существованія дамбы всегда при сильномъ весеннемъ разливѣ. Обитатели этихъ мѣстъ каждый годъ предупреждались о предстоящихъ невзгодахъ

администраціей, прося ихъ переселиться на эту сторону рѣки; дума предлагала имъ безвозмездно мѣста, но привычка къ старому пепелищу и надежда на русское „авось“ удерживаетъ ихъ на старыхъ мѣстахъ. Разливъ нынѣшней весной былъ дѣйствительно великъ, и если онъ былъ, то нѣтъ причины ему не повториться, и потому желѣзнодорожнымъ сооруженіямъ грозитъ въ будущемъ опасность, если останется все по старому. При сооруженіи моста, пролеты были пущены въ 100 сажень; нынѣшній разливъ воочію доказалъ, что это была ошибка. Дѣло инженеровъ разсчитать, слѣдуетъ ли удлиннить мостъ или построить еще въ дамбѣ другой пропускъ воды; послѣднее опасно въ томъ отношеніи, что Сура можетъ прорыть себѣ другое русло и оставить городъ безъ рѣки; впрочемъ, повторяю, это дѣло инженеровъ. Въ продолженіе половодья съ 9-й версты отъ города часто нельзя проѣхать въ колесномъ экипажѣ до переправы на лодкахъ. Окрестные жители въ продолженіе недѣли, иногда и двухъ, имѣя какую-либо нужду въ городѣ, лишены возможности его достигнуть; желательно бы на 9-й верстѣ отъ города устроить платформу, гдѣ бы пассажиры и лошади могли бы быть приняты.

в) *Подъѣзды къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ.* Вчера г. предсѣдатель подкоммиссіи заявилъ, что хотя таковые подъѣзды очень желательны, но, по дороговизнѣ, правительство не можетъ приступить къ ихъ устройству. Между тѣмъ на желѣзной дорогѣ есть такія мѣста, гдѣ подъѣздъ къ нимъ не требуетъ никакихъ особыхъ сооруженій, а вмѣстѣ съ этимъ въ окружности скопилось для отправки и полученія довольно порядочное количество груза. Такъ, напр., желѣзнодорожныя станціи Леонидовка и Канаевка въ нѣкоторое время года бываютъ недоступны, тогда какъ въ окрестностяхъ есть заводы, фабрики, лѣсъ. Между заявленіями, доставленными г. предсѣдателю подкоммиссіи, есть одно—отъ суконнаго фабриканта Казѣева; его фабрика отстоитъ отъ Леонидовки и Канаевки по прямой дорогѣ въ 12-ти верстахъ, но сукна онъ отправляетъ въ Жуковку, станцію на тамбово-саратовской дорогѣ, отстоящую отъ его фабрики въ 100 верстахъ, равно и товаръ, нужный ему для фабрики, онъ получаетъ тамъ же изъ Москвы. Если бы между Леонидовкой и Канаевкой на половинѣ дороги устроить полустанокъ съ возможностью отправлять и получать товаръ, равно

и пассажирскій пріемъ, казалось бы желѣзная дорога съ устройствомъ этого полустанка ничего бы не потеряла.

г) *Лѣсные пожары желѣзными дорогами производимые.* Здѣсь я коснусь собственно себя. Лѣсная дача, по которой проходитъ желѣзная дорога, начинается сейчасъ за Леонидовкой къ Канаевкѣ; на пространствѣ 5 верстъ она проходитъ по лѣсу, частью перелѣскомъ. Каждый годъ случались пожары, но, благодаря дождливому времени или скорому принятію мѣръ, они кончались весьма малымъ вредомъ. Не то было въ прошломъ году; время стояло сухое, вѣтряное, и таковой пожаръ истребилъ всякаго лѣса болѣе 100 десятинъ. Дѣло объ этомъ пожарѣ находится въ пензенскомъ окружномъ судѣ. Конечно, убытки владѣльца, вѣроятно, будутъ покрыты. Но доказать, что пожаръ въ лѣсу произошелъ отъ паровоза, трудно. Для составленія акта нужны свидѣтели. А кто можетъ быть тутъ свидѣтелями? Служащіе по желѣзной дорогѣ. Другихъ нѣтъ,—случайно, быть можетъ, мѣстный сторожъ; говорю, случайно, ибо на 5 верстахъ, когда 4 или 8 разъ проходитъ паровозъ, можно ли будетъ за всѣмъ усмотрѣть. Вѣроятно г. предсѣдатель подкоммиссіи получитъ о мѣстныхъ пожарахъ и еще заявленія, а мы просили бы, чтобы желѣзная дорога приняла, съ своей стороны, какія-либо мѣры къ тому, чтобы горящія головни не летали по воздуху, когда идетъ паровозъ. Г. Пенза, 22 іюня 1879 года.

№ 42.

Наровчатскаго, пензенской губерніи, 2-й гильдіи купца Маркела Тимоѳеевича Лебедева.

Главныя произведенія пензенской губерніи—хлѣбъ и вино—сбываются ежегодно въ Москву и прилегающія къ ней губерніи по имѣющейся въ настоящее время моршанской желѣзной дорогѣ. Дорога же эта для отдаленныхъ отъ нея мѣстностей нашей губерніи не приноситъ почти никакой пользы, такъ какъ доставка по ней грузовъ обходится также дорого, какъ и гужевымъ путемъ, въ особенности изъ городовъ Инсара, Краснослободска и Наровчата. Такъ,

напр., я съ имѣющагося у меня винокуреннаго завода въ наровчатскомъ уѣздѣ выкуриваемое вино доставляю въ Москву или во владимірскую губернію лишь въ крайнихъ случаяхъ по моршанской желѣзной дорогѣ, находя эту доставку по дороговизнѣ своей равною съ гужевымъ извозомъ. Сверхъ того, по моршанско-сызранской желѣзной дорогѣ всегда есть недостатокъ въ вагонахъ: нерѣдко приходится ждать по недѣлѣ. При нагрузкѣ спирта, всегда бываетъ въ артеляхъ злоупотребленіе: пробиваютъ крючьями бочки со спиртомъ, чрезъ что дѣлаютъ для отправителей ущербъ; хотя чрезъ пробитіе шконта выпьютъ немного, но его не забиваютъ, а въ незабитый шконтъ нерѣдко уходитъ и по пяти ведеръ. При слѣдованіи въ пути, вагоны нерѣдко разбрасываются по одному и по два. Такъ недавно случилось у меня: былъ спиртъ отправленъ въ Шую, владимірской губерніи, всего 13 вагоновъ; 12 пришли во-время, а одинъ пропадалъ цѣлую недѣлю, по какой причинѣ—неизвѣстно. Спиртъ изъ послѣдняго вагона оказался много слабѣе, что составляетъ для заводчика большой разсчетъ. Хорошо было бы, если бы подобный порядокъ былъ измѣненъ.

Вообще говоря, для здѣшнихъ товароотправителей моршанская дорога нужна лишь въ тѣхъ только случаяхъ, когда нѣтъ никакой возможности найти гужевыхъ извощиковъ. Въ видахъ всего этого, желательно было бы болѣе прямое сообщеніе съ Москвою, напр. чрезъ проведеніе прямой линіи отъ Пензы на Инсаръ, Краснослободскъ и Муромъ до соединенія ея съ нижегородской желѣзной дорогой. Тогда бы всѣ произведенія пензенской губерніи направлялись къ Москвѣ этимъ путемъ, или же приходили бы изъ Москвы и другихъ губерній товары мануфактурные, желѣзныя и другія издѣлія. Къ тому же купечество нашей мѣстности, ведя довольно значительную хлѣбную торговлю съ московскою, владимірскою и нижегородскою губерніями, всегда имѣетъ нужду въ проведеніи вышеуказанной мною линіи на Муромъ.

№ 43.

Лѣсопромышленника, пензенскаго 2-й гильдіи купца, Андрея Ѳедоровича Карпова.

По вызову подкоммиссіи, я считаю возможнымъ, съ своей стороны, сдѣлать только одно указаніе на неудобства перевозки по желѣзной дорогѣ лѣсныхъ матеріаловъ: лѣсъ грузится на станціи на вагоны безъ вѣса и по произволу артельщиковъ; другой годъ уже сряду вмѣсто 600 пуд. на каждый вагонъ нагружаютъ только 450—550 пудовъ. Отправляя въ годъ болѣе тысячи вагоновъ, я несу отъ такого произвола громадныя потери, такъ какъ товаръ мой самъ по себѣ дешевый, и провозная плата ложится большимъ процентомъ на его стоимость. Въ доказательство недовѣсовъ могу сослаться на имѣющійся въ пензенскомъ управленіи желѣзной дороги актъ, составленный по моему требованію въ минувшемъ маѣ на ст. Студенецъ: по акту найдено въ двухъ вагонахъ недовѣса 241 пудъ.—Г. Пенза, 21 іюня 1879 года.

№ 44.

Содержателя буфета на станціи „Пенза", пензенскаго купца Константина Матвѣевича Подгайнаго.

Входя съ настоящимъ прошеніемъ, я смѣю обратить просвѣщенное вниманіе Высочайше утвержденной подкоммиссіи на дѣло содержанія буфетовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ въ городскихъ поселеніяхъ, поставленныхъ въ исключительное положеніе, благодаря тому, что они подчинены, по положенію о трактирныхъ заведеніяхъ, одинаковымъ условіямъ съ частными городскими трактирными заведеніями въ отношеніи платежа налоговъ за право торговли, будучи въ то же время далеко не въ одинаковыхъ условіяхъ относительно правъ и льготъ съ послѣдними. Съ открывае-

мыхъ въ Пензѣ трактирныхъ заведеній и буфетовъ берется въ пользу города установленный городскимъ общественнымъ управленіемъ акцизъ; средняя норма этого акциза въ настоящемъ году равняется 500 руб. По закону, акцизъ предоставлено избраннымъ обществомъ трактирщиковъ депутатамъ безапелляціонно разлагать по заведеніямъ сообразно обширности ихъ промысла. На практикѣ же законъ этотъ далеко не исполняется и обходится въ ущербъ интересовъ нѣкоторыхъ лицъ; такъ, напр., депутаты, имѣя въ виду, что буфетъ на станціи желѣзной дороги есть заведеніе необходимое, открытіе его обязательно при какихъ бы то ни было затратахъ, разлагаютъ на него самую значительную сумму акциза, ничѣмъ не оправдываемую; такъ, напр., содержимый мною буфетъ на ст. Пенза, при постепенномъ увеличеніи изъ года въ годъ акциза, дошелъ въ теченіи 5-ти лѣтняго существованія до платежа одного городскаго сбора 1,700 руб., кромѣ сбора въ пользу казны и земства болѣе 300 руб.; въ предшествующихъ годахъ съ буфета взималось: въ 1875 г.—600 руб., въ 1876 г.—500 руб., въ 1877 г.—700 руб., въ 1878 г.—1,200 руб., тогда какъ первѣйшія заведенія платили и платятъ менѣе половины. Затрата на одни торговыя права заведенія въ послѣднее время положительно не покрывается доходами. Приводя изложенныя данныя, я только имѣю въ виду объяснить подкоммиссіи, на сколько терплю отъ произвола извѣстныхъ лицъ (трактирныхъ депутатовъ), позволяющихъ себѣ, основываясь на законномъ правѣ, тѣснить до крайности дѣло торговли буфетовъ на станціи желѣзной дороги лишь потому, что, какъ я имѣлъ честь объяснить, буфетъ на желѣзнодорожной станціи—заведеніе обязательное и, слѣдовательно, долженствующее выносить всякіе поборы, налагаемые хотя произвольно, изъ личныхъ выгодъ, но на законномъ основаніи. Что буфетъ на станціи желѣзной дороги не можетъ быть конкурентомъ городскимъ заведеніямъ и что онъ далеко не имѣетъ съ ними одинаковыхъ выгодъ—это видно изъ того, что онъ, находясь подъ непосредственнымъ контролемъ желѣзнодорожной администраціи, подчиняется всѣмъ ея распоряженіямъ, ограничивающимъ какъ самое время торговли извѣстными часами, такъ и плату съ потребителей, проѣзжающихъ по желѣзной дорогѣ. Такъ какъ изъ всего изложеннаго явствуетъ, что буфетъ на станціи желѣзной дороги существуетъ исключительно, но обязательно для проѣзжающихъ по желѣзной дорогѣ и промыселъ его далеко не такъ развитъ, какъ въ заведеніяхъ городскихъ, и что онъ, по характеру торговли, не имѣетъ ничего общаго съ сими послѣдними, я осмѣливаюсь покорнѣйше просить Высочайше утвержденную подкоммиссію, принявъ во вниманіе изложенное мною обстоятельство, представить куда слѣдуетъ ходатайство объ облегченіи насколько возможно платежей за право содержанія буфетовъ въ городахъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и, во всякомъ случаѣ, употребить свое вліяніе къ извлеченію буфетовъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ изъ общаго правила, установленнаго для городскихъ трактирныхъ заведеній въ отношеніи подчиненія ихъ раскладкѣ депутатовъ, такъ дурно отражающагося на экономическомъ благосостояніи содержателей буфетовъ.

№ 45.

Помѣщика и заводчика кузнецкаго уѣзда, саратовской губерніи, Флегонта Сергѣевича Иконникова.

Имѣя нѣсколько лѣтъ сряду дѣло съ желѣзными дорогами, по которымъ я отправляю свой спиртъ въ С.-Петербургъ, Москву и заграницу, я счелъ своею обязанностью сообщить коммиссіи главныя изъ затрудненій, которыя встрѣчаетъ товароотправитель, ввѣряя свои грузы желѣзной дорогѣ:

1. Первымъ и самымъ серьезнымъ является воровство товара.

2. Систематически повторяющееся начисленіе провозной платы при полученіи груза въ размѣрѣ, всегда превышающемъ первоначальное исчисленіе при нагрузкѣ.

3. Крайняя медленность въ возвратѣ отправителю наложеннаго имъ на товаръ и внесеннаго получателемъ платежа.

4. Отсутствіе наблюденія со стороны желѣзнодорожной администраціи за тѣмъ, чтобы вагоны со спиртомъ, отправленнымъ въ одномъ поѣздѣ и при одномъ провозномъ свидѣтельствѣ, не раздроблялись на нѣсколько поѣздовъ въ время пути. Вслѣдствіе несоблюденія этого правила получатель не можетъ принять прибыв-

шій спиртъ и иногда по цѣлымъ недѣлямъ ждетъ нѣсколькихъ вагоновъ, брошенныхъ гдѣ нибудь на промежуточныхъ станціяхъ.

Воровство спирта совершается чрезвычайно разнообразно. Если товароотправитель не присутствуетъ лично или чрезъ своего повѣреннаго при выгрузкѣ спирта изъ вагоновъ, если онъ опоздалъ на 10 минутъ къ выгрузкѣ, то онъ находитъ бочки свои пробитыми крючьями выгрузной артели, которая пьетъ спиртъ въ пробитыя отверстія и проливаетъ въ 10 разъ больше того, что выпьетъ. На московской станціи рязанской дороги выгрузная артель часто не стѣсняется присутствіемъ бондарей, отправляемыхъ провожатыми при спиртѣ, и не обращаетъ вниманія на ихъ громко заявляемый протестъ,—воруетъ спиртъ и пробиваетъ бочки въ ихъ присутствіи. Я самъ однажды натолкнулся на подобную сцену и слышалъ, какъ артель стращала моихъ бондарей уложить ихъ подъ колеса машины и, грубо отталкивая отъ бочекъ, въ ихъ присутствіи воровала изъ бочекъ спиртъ. На протестъ, обращенный мною къ начальнику выгрузнаго двора Михайлову, я получилъ уклончивый отвѣтъ съ объясненіемъ, что ничего съ артелью не подѣлаешь, что эта артель самого г. Михайлова едва не убила однажды ночью за преслѣдованіе воровства дровъ, выгружаемыхъ на станціи,

Кромѣ того, спиртъ ворується въ пути изъ пломбированныхъ вагоновъ. Представители выгрузной артели высверливаютъ дно вагоновъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ, пока попадутъ буравчикомъ въ бочку и тогда выпускаютъ изъ бочки спиртъ сколько имъ нужно.

Если вагонъ, идущій со спиртомъ, потребуетъ перегрузки, то всѣ бочки такого вагона оказываются изсверленными, и въ нихъ не хватитъ нѣсколькихъ ведеръ спирта. Желѣзнодорожная администрація с.-петербургской и московской станцій, съ которыми я преимущественно велъ дѣло, при всѣхъ жалобахъ на дѣйствія артели, принимаетъ ея сторону и видимо боится артели. Заводчики считаютъ, среднимъ числомъ, на воровство отъ 2—3 к. съ ведра въ 40%, и этотъ расходъ причисляютъ къ путевымъ расходамъ по доставкѣ товара.

Неудобство дополнительныхъ начисленій на отправленный товаръ заключается въ томъ, что товароотправитель обязательно долженъ, сверхъ оплаты товара при отправкѣ, давать своему сдатчику деньги на доплату за провозъ при полученіи товара. Если онъ этого

не сдѣлаетъ, то товаръ не выдадутъ, и, при срочныхъ обязательствахъ, отправитель безъ вины можетъ быть поставленъ въ необходимость платить неустойку за товаръ, своевременно доставленный и сполна оплаченный при нагрузкѣ.

№ 46.

Суконнаго фабриканта, потомственнаго почетнаго гражданина Яхъ и Абдулъ-Насырова Дебердѣева.

Вслѣдствіе приглашенія кузнецкой уѣздной управы, отъ 15 сего іюня за № 1262, и приложеннаго объявленія подкоммиссіи, я считаю необходимо нужнымъ обратить вниманіе на слѣдующіе желѣзнодорожные порядки:

1. При отправкѣ товара, по привозѣ его на станцію желѣзной дороги, обращаются съ просьбой о нагрузкѣ его къ артельщику, артельщикъ обыкновенно посылаетъ отправителя къ начальнику станціи или помощнику за пропускомъ, и вдругъ отъ нихъ получается отвѣтъ, что нѣтъ вагоновъ или мѣста, и иногда товаръ приходится, до благопріятнаго случая, складывать гдѣ нибудь и какъ попало, безъ всякой гарантіи за его цѣлость, лишь бы даромъ не проѣхали подводы; это неудобство, по моему мнѣнію, можно устранить такъ: возложить на артельщиковъ прямую обязанность нагрузки товара, что въ ихъ интересѣ, не стѣсняя отправителя выправленіемъ пропуска, и имѣть въ резервѣ побольше вагоновъ, чтобы тотчасъ въ нихъ и грузить товаръ.

2. При полученіи груза на станціи желѣзной дороги, его выгружаютъ на платформу, и иногда грузъ по нѣскольку дней лежитъ подъ открытымъ небомъ, лѣтомъ его мочитъ дождь, а зимою заноситъ снѣгомъ; адресатъ, случается, что не знаетъ, полученъ товаръ на его имя или нѣтъ, по случаю запозданія квитанціи или потери ея; получивъ квитанцію, отправляются за полученіемъ товара на станцію, гдѣ, при выдачѣ товара, кромѣ платы за провозъ его, иногда взимаютъ большія суммы за храненіе товара. Въ этомъ я вижу большую несправедливость, и, по моему, слѣ-

дуетъ назначить хотя бы недѣльный срокъ для полученія груза безъ платежа за храненіе. Также нужно обратить вниманіе и на слѣдующій недостатокъ: съ грузомъ обращаются крайне небрежно, напр. машинныя части сплошь и рядомъ бываютъ попорчены и ящики разбиты; для хорошаго сбереженія груза непремѣнно слѣдовало бы устраивать крытыя платформы, а за порчу товара привлекать къ отвѣтственности лицъ, слѣдящихъ за грузомъ.

3. Нельзя умолчать о получаемой корреспонденціи и телеграммахъ. Изъ этой операціи станціонное начальство устроило монополію и конкурировать съ нимъ другимъ лицамъ нѣтъ никакой возможности. Чтобы получать аккуратно, нужно сойтись съ начальникомъ станціи въ платѣ за доставку телеграммъ; такъ, напр., начальникъ станціи Сюзюмъ беретъ за доставку телеграммы за 12-ти верстное разстояніе 1 руб.; прямая его выгода состоитъ въ томъ, чтобы въ одно мѣсто, въ Пендѣлку, гдѣ три фабрики, повезти побольше телеграммъ за одинъ разъ и получить за каждую по рублю; ему выгодно, но фабриканту пользы мало, иногда случается получить телеграмму на третьи сутки, когда она, пожалуй, теряетъ свою важность, и ничего нельзя за пропущеніе срока сдѣлать. Если не сдана начальнику станціи доставка телеграммъ, то случается задерживаются и письма. По моему, желѣзнодорожное начальство вовсе не должно вмѣшиваться въ подобныя предпріятія, какъ доставку писемъ и телеграммъ, а слѣдовало бы сдать эту операцію желающимъ, съ условіемъ держать извѣстное количество лошадей на станціи съ извѣстною платою поверстно, или бы предоставить каждому какъ будетъ ему угодно распорядиться по этому дѣлу, безъ вмѣшательства желѣзнодорожнаго начальства. Также слѣдуетъ обратить вниманіе и на то, что въ получаемыхъ телеграммахъ нѣтъ даже и графы для отмѣтки времени полученія телеграммы на станціи.

№ 47.

Сызранскаго купца Семена Васильева Шамбарова.

Сызранская земская управа увѣдомила меня, что прибудетъ желѣзнодорожная подкоммиссія въ г. Сызрань 26 сего іюня, и не могу ли я представить указанія ей какъ относительно неудобствъ существующихъ порядковъ товарнаго и пассажирскаго движенія, такъ и относительно вліянія желѣзныхъ дорогъ на общія экономическія условія края. Вслѣдствіе чего имѣю честь покорнѣйше просить подкоммиссію принять отъ меня къ свѣдѣнію слѣдующія обстоятельства:

1. Тарифъ отъ Сызрани до Петербурга въ настоящее время существуетъ съ зерноваго хлѣба 26 1/4 коп. съ пуда; расходъ требуется на доставку до вокзала одна коп., что составляетъ 27 1/4 к. съ каждаго пуда. Затѣмъ излагаю разсчетъ доставки въ С.-Петербургъ водяной системой съ сызранской пристани: въ 1-й рейсъ по открытіи навигаціи цѣны существовали въ послѣдніе три—четыре года отъ 7—10 коп., во 2-й рейсъ отъ 5—6 коп. Изъ этого выходитъ средняя цѣна фрахта отъ г. Сызрани до Рыбинска 1-го рейса 8 1/2 коп., 2-го рейса 5 1/2 коп. Отъ Рыбинска до С.-Петербурга тарифъ по желѣзной дорогѣ 12 1/2 или 13 к. съ пуда, а по маріинской водной системѣ цѣны на фрахтъ постоянно держатся отъ 11—13 коп. съ пуда. Въ сложности отправка до С.-Петербурга изъ г. Сызрани по 1-му рейсу чрезъ рыбинскую желѣзную дорогу 21 или 21 1/2 коп., прибавить къ этому одну коп. расхода, то стоитъ будетъ 22 или 22 1/2 коп., а чрезъ маріинскую систему съ расходомъ 21 1/2 коп., а по 2-му рейсу отправка обходится въ С.-Петербургъ чрезъ рыбинскую желѣзную дорогу съ расходомъ 19 1/2 к., а по маріинской системѣ 18 1/2 коп. съ каждаго пуда. Изъ чего ясно обнаруживается невыгодная доставка зерноваго хлѣба изъ Сызрани въ Петербургъ по моршанско-сызранской желѣзной дорогѣ; если отправляютъ по оной хлѣбъ, то не постоянно, а случайно. Въ примѣръ можно поставить самарскую пристань, на которой въ прошлую зиму заготовлено было разнаго хлѣба до 16 милліоновъ

пудовъ, и все это количество отправлено по водному пути. Если придти къ тому заключенію, что по желѣзной дорогѣ скорѣе доставка, это на самомъ дѣлѣ пользы нисколько не приноситъ, потому что не весьма значительная разница въ отправленіи изъ Сызрани по желѣзной дорогѣ съ путемъ черезъ Рыбинскъ. Изъ Сызрани до С.-Петербурга поставляется въ 12 и 18 дней, случается и болѣе, а черезъ Рыбинскъ въ 23 и 25 дней; конечно, черезъ маріинскую систему медленность составляется значительная, не менѣе какъ на полтора мѣсяца. Принимая все къ соображенію, по коммерческимъ разсчетамъ, отправку или доставку изъ г. Сызрани до С.-Петербурга по желѣзной дорогѣ я считаю невыгоднѣй всѣхъ, въ особенности для сѣрыхъ хлѣбовъ, т. е. ржи и овса; отъ послѣднихъ каждый комерсантъ сочтетъ хорошимъ барышомъ тѣ копѣйки, которыя излишне переданы будутъ за доставку по желѣзной дорогѣ, и тѣмъ болѣе требуются утонченные разсчеты въ отправкѣ зерноваго хлѣба, что онъ требуется большею частью не для внутренней, а для отпускной торговли.

Вслѣдствіе вышеобъясненныхъ обстоятельствъ я нахожу необходимо нужнымъ на моршанско-сызранской желѣзной дорогѣ съ зерноваго хлѣба и ржаной муки понизить тарифъ, по крайней мѣрѣ, на три коп. съ пуда на доставку изъ г. Сызрани до С.-Петербурга, что самое призоветъ много отправителей съ рѣки Волги, и значительно можетъ развиться отправка зерновыхъ хлѣбовъ, а частью и ржаной муки.

2. Частью неудобства для коммерческихъ людей заключаются и въ томъ, что нѣтъ положительнаго срока на доставку изъ Сызрани въ С.-Петербургъ, чрезъ что нельзя имѣть вѣрныхъ разсчетовъ въ продажѣ хлѣба на с.-петербугской биржѣ, такъ что и 20-дневный срокъ нельзя принять въ разсчетъ, а назначаемъ его не менѣе мѣсяца. Въ этомъ случаѣ я нахожу возможнымъ опредѣлить срокъ 20-дневный съ отвѣтственностью за неисполненіе; но при какомъ либо непредвидѣнномъ несчастіи срокъ отмѣняется. Кромѣ сего, нужно возстановить порядокъ на желѣзныхъ дорогахъ и оградить отправителей отъ растраты зерноваго хлѣба. Слѣдовало бы вмѣнить въ обязанность служащимъ на желѣзныхъ дорогахъ сдать хлѣбъ вполнѣ все то количество, какое принято, съ отвѣтственностью за недостающее. Эта гарантія для отправителей

тоже послужитъ къ развитію отправленія въ С.-Петербургъ зерноваго хлѣба.

3. По предмету квитанцій прежде, даже въ первой половинѣ прошлаго года, выдавались въ принятіи хлѣба на имя того, къ кому отправленъ, а въ послѣдней половинѣ и въ настоящемъ году выдаются „на предъявителя". Это крайне непріятно и сомнительно для отправителей; квитанціи большею частью не посылаются въ С.-Петербургъ заказными и легко могутъ по какому нибудь неожиданному случаю попасть въ другія руки, и тотъ можетъ получить товаръ. Какъ бы пріятно было для коммерческихъ людей и, вѣроятно, будетъ полезно для обществъ желѣзныхъ дорогъ, если бы осуществилось изложенное въ моемъ заявленіи.

№ 48.

Сызранскаго уѣзднаго предводителя дворянства.

Отъ себя лично, равно какъ и по всѣмъ свѣдѣніямъ, доходившимъ до меня, я не могу указать на неудобства и неисправности, которыя зависѣли бы отъ управленія дороги. Напротивъ, могу сказать, что это управленіе относится весьма внимательно къ нуждамъ и заявленіямъ какъ товароотправителей, такъ и пассажировъ, и если встрѣчаются мелкія неудобства и неисправности, то они всѣ происходятъ отъ затруднительности набрать полный составъ удовлетворительныхъ агентовъ и быстро устраняются управленіемъ, какъ скоро до него доходятъ объ этомъ свѣдѣнія.

Но совершенно иное дѣло—общія погрѣшности, независящія отъ управленія; здѣсь, говоря о потребностяхъ сызранскаго уѣзда, я считаю долгомъ обратить вниманіе: 1) на неправильное расположеніе станцій; 2) на чрезмѣрность тарифа третьяго класса при перевозкѣ артелей рабочихъ.

Первый вопросъ уже служилъ поводомъ неоднократныхъ ходатайствъ со стороны земства.

Расположеніе станцій сдѣлано безъ всякаго соображенія съ мѣстною потребностью. Списокъ населенныхъ мѣстъ сызранскаго уѣзда

показываетъ, что поселенія здѣсь вообще крупныя, но не частыя, но самыя-то крупныя изъ нихъ и обойдены станціями. Три базарныхъ села, *) находящіеся на пути моршанско-сызранской дороги, всѣ три на разстояніи не менѣе 10 верстъ отъ станціи, хотя расположены вполнѣ къ линіи дороги.

Подобное расположеніе станцій невыгодно для желѣзной дороги и крайне невыгодно для населенія; понятно, что это отзывается и на приплатѣ гарантій, такъ какъ ослабляется движеніе по дорогѣ.

Попытки устранить эти неудобства до настоящаго времени не имѣли успѣха; устройство полустанціи исчислялось такъ дорого, что, при непривычкѣ дѣйствовать сообща, нельзя было надѣяться собрать нужныя деньги. Что же касается до платформы, то устройство ея было предположено въ одномъ пунктѣ—въ Томышевѣ; но такъ какъ на платформѣ нѣтъ пріема и выдачи товара, то она далеко не въ той мѣрѣ удовлетворяетъ потребности. Сверхъ того, устройство платформъ сопряжено съ неменьшими затрудненіями: такъ, переписка по устройству платформы при с. Томышевѣ длилась болѣе 4 лѣтъ и закончилась, наконецъ, требованіемъ правленія дороги, чтобы, кромѣ постройки платформы, помѣщенія сторожа, найма сторожа и освѣщенія на счетъ лица, просившаго устройства платформы, было бы еще внесено въ правленіе 4,000 руб. въ обезпеченіе исправнаго исполненія принятаго на себя обязательства.

Правильный исходъ изъ этого дѣла представляется лишь тотъ, чтобы правленіе было обязано выстроить платформу и содержать ее въ каждомъ изъ указанныхъ выше 3-хъ пунктахъ: 1) Томышево, 2) Канадѣй и 3) Николаевка, причемъ пособіе изъ мѣстныхъ средствъ ограничивается суммой въ 2,000 р. на каждую единовременно. Эти же пункты избираются мѣстомъ устройства будущихъ полустанцій, когда потребности эксплоатаціи вызовутъ ихъ устройство.

Понятно, что если платформы устроены при содѣйствіи мѣстныхъ средствъ, то въ пополненіе затраченной суммы должна взиматься съ пассажировъ дополнительная плата отъ 3—5 коп. за билетъ.

---

*) Томышево, Канадѣй (бывшій городъ) и Николаевка.

Относительно передвиженія рабочихъ именно людямъ, живущимъ на соединеніи желѣзныхъ дорогъ съ Волгой, видно, до какой степени высокая такса желѣзныхъ дорогъ стѣсняетъ это передвиженіе. По Волгѣ они передвигаются не только безъ опредѣленной тарифной цѣны, но сверхъ того и по столь низкой цѣнѣ, что она, очевидно, всѣмъ доступна. Мнѣ случилось присутствовать при перевозкахъ артелей по 30 к. съ человѣка за 300 верстъ; мнѣ приходилось тоже видѣть, что артель въ 10 человѣкъ, не сойдясь на 50 коп. въ цѣнѣ за перевозку, оставалась сутки на пристани ожидать слѣдующаго парохода, такъ какъ очевидно, что рабочій день 10 человѣкамъ не можетъ же стоить 50 коп., то нѣтъ инаго объясненія этого факта, какъ неимѣніе у рабочихъ тѣхъ 50 коп. лишнихъ, которыя съ нихъ требовались.

При крайней дешевизнѣ перевоза на пароходахъ, они перевозятъ громадное число рабочихъ лѣтомъ; къ сожалѣнію, у меня нѣтъ статистическихъ данныхъ для опредѣленія размѣра этого передвиженія рабочихъ. Потому укажу только на нѣкоторые факты, которые наглядно покажутъ размѣръ этого передвиженія: каждый день вверхъ и внизъ идутъ, среднимъ числомъ, два парохода; размѣры ихъ извѣстны; ихъ палуба почти все лѣто сплошь усѣяна народомъ; но что еще яснѣе обрисовываетъ значеніе этого движенія, это то, что по дорогамъ не видать пѣшаго передвиженія, кромѣ того, которое направляется къ пристанямъ. Между пристанями пѣшаго движенія не существуетъ; кромѣ непосредственнаго наблюденія, это очевидно уже изъ того, что, конечно, выгоднѣе заплатить 30 коп., чѣмъ употребить дней 8—10 на переходъ 300 верстъ.

Совершенно иначе поставлено дѣло на желѣзныхъ дорогахъ; здѣсь, если приходится ѣхать на поѣздѣ во время самаго сильнаго передвиженія рабочихъ, не видно ни одного серпа, ни одной косы. Вмѣстѣ съ тѣмъ, рядомъ съ желѣзной дорогой пѣшкомъ тянутся сотни или тысячи рабочихъ. Подобный порядокъ, очевидно, крайне убыточенъ для народнаго хозяйства: въ самое горячее время, когда вездѣ чувствуется сильная потребность въ рабочихъ рукахъ, и нерѣдко, вслѣдствіе недостатка рабочихъ рукъ, цѣны уборки доходятъ до цѣны всего урожая,—въ это самое время тысячи рабочихъ рукъ передвигаются пѣшкомъ вдоль желѣзныхъ дорогъ.

Причина—недостатокъ денегъ у населенія, отправляющагося на

заработки, и дороговизна перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Это зло вопіющее, и для устраненія его, конечно, стоитъ принять серьезныя мѣры.

Первая и самая радикальная мѣра: устройство въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ 4-го класса изъ товарныхъ вагоновъ, на подобіе воинскихъ, принимая въ эти вагоны только артель не менѣе 10 человѣкъ; очевидно, что, при самомъ низкомъ тарифѣ (1/2 или 2/3 к. съ версты), сборъ по третьему классу убавится весьма немного, и общій сборъ возрастетъ весьма значительно, такъ какъ къ желѣзнодорожной перевозкѣ привлечется много людей, идущихъ нынѣ пѣшкомъ.

Я не беру на себя смѣлости утверждать, чтобы даже подобныя мѣры были достаточны для уничтоженія пѣшаго движенія вдоль дорогъ; люди, идущіе на заработки, по большей части имѣютъ очень мало денегъ; если бы было признано необходимымъ возможно скорѣе уничтожить пѣшее движеніе, пришлось бы обдумать еще разныя кредитныя комбинаціи: ручательство сельскихъ обществъ, перевозка артелей рабочихъ по свидѣтельствамъ земскихъ управъ, которыя и удовлетворяли бы желѣзную дорогу, взыскивая деньги съ общества. Не зная, насколько подобное устройство входитъ въ въ программу коммиссіи, я въ настоящей запискѣ не останавливаюсь на этихъ соображеніяхъ; позволю себѣ только замѣтить, что одно устройство 4-го класса для артелей рабочихъ будетъ очень полезно и что практика передвиженія рабочихъ всего лучше укажетъ что еще слѣдуетъ сдѣлать для достиженія желаемой цѣли.

№ 49.

Сызранскаго мѣщанина Павла Иванова Корюкина.

Подкоммиссіи въ Сызрани, въ домѣ градскаго общества, 27 іюня, я имѣлъ удовольствіе, при заявленіи жалобы на желѣзнодорожныя управленія о переборахъ, представить сообщеніе инспекціи министерства путей сообщенія ряжско-моршанско-сызранской желѣзной дороги, отъ 14 іюня за № 234, на заявленіе мое отъ 25 апрѣля,

съ каковаго, по желанію подкоммиссіи, я далъ слово выслать копію ея и также два разсчетныхъ листа за №№ 10560 и 22546, засвидѣтельствованные въ нотаріальномъ порядкѣ, — что при семъ и представляю. Кромѣ того, прилагаю выписку изъ нѣсколькихъ мною заявленныхъ отъ разныхъ лицъ претензій о возвратѣ переборовъ, на которые разсчетные листы отосланы при заявленіяхъ о переборахъ, согласно правилъ, въ управленіе моршанско-сызранской желѣзной дороги, почему и не могутъ быть представлены при семъ. Имѣю заявить, что цифры уплаты, значащіяся въ графахъ выписки моей, вѣрны *). Изъ выписки подкоммиссія усмотритъ въ графахъ: время полученія кладей, станціи отправленія и назначенія, №№ квитанцій, подъ какими слѣдовала кладь, наименованіе товара, существовавшій при отправкѣ кладей современный тарифъ, вѣсъ, разсчеты съ желѣзными дорогами, разстоянія верстъ прослѣдованія, слѣдуемыя за провозъ, нагрузку и выгрузку кладей суммы, а также сколько взыскано за доставку, нагрузку и выгрузку дорогами и сколько сдѣлано перебора въ итогѣ и по каждой линіи отдѣльно.

Въ заключеніе скажу: всѣ дороги неправы въ переборахъ и собираютъ въ свою пользу лишнихъ нѣсколько милліоновъ руб., но ряжско-моршанская исключительно въ этомъ случаѣ неисправна; всѣ дороги неохотно и далеко неполно (если не совсѣмъ въ большинствѣ случаевъ) возвращаютъ переборы и весьма немногимъ претендующимъ, по случаю тяжелаго доступа къ управленіямъ; но ряжско-моршанская дорога дѣлаетъ доступъ этотъ еще тяжелѣе. Часто случалось, что управленіе моршанско-сызранской дороги увѣдомляло объ отказѣ ряжско-моршанской желѣзной дороги въ возвратѣ переборовъ съ предложеніемъ обратиться къ ней самимъ, но управленіе ея не благоволитъ обращать вниманіе на заявленія и не отвѣчаетъ ничего, а деликатно умалчиваетъ, вѣроятно давая себѣ право эксплоатировать товарохозяевъ безконтрольно.

Что же касается причитающихся при несвоевременномъ возвратѣ переборовъ 6% за пользованіе чужими деньгами или уплаты по 10% съ провозной платы за просрочку доставки товара, какъ установлено правилами дорогъ, то въ мою многолѣтнюю практику та-

---

*) Выписка имѣется при дѣлахъ подкоммиссіи.

кихъ процентовъ я не получалъ и на мои заявленія управленія дорогъ отмалчивались. Вообще сказать, при требованіяхъ какихъ-либо возвратовъ отъ управленій или вознагражденій за убытки, просьбы и заявленія пострадавшихъ лицъ и даже личныя объясненія, въ большинствѣ случаевъ, оставались гласомъ вопіющаго въ пустынѣ.

Съ 1 января сего года мною подано заявленій въ управленіе моршанско-сызранской и московско-рязанской дорогъ, а также съѣзду представителей II группы на переборы до 3,000 руб., но до сего получено только до 80 руб., отъ остальныхъ отказываются и о нѣкоторыхъ отзываются, что сдѣланы запросы управленіемъ, но отвѣтовъ не получено, между тѣмъ какъ положенные конвенціей сроки давно истекли, и управленіе моршанско-сызранской дороги должно было уже удовлетворить претензіи самостоятельно за счетъ виновныхъ и не дающихъ отвѣта дорогъ, которыя послѣ того не имѣютъ права за то претендовать; но таковыя правила существуютъ только въ программахъ, но далеко не примѣняются и не исполняются на практикѣ и не преслѣдуются инспекціей; между тѣмъ съ товарохозяевъ буквально требуютъ выполненія всѣхъ желѣзнодорожныхъ правилъ, иначе ставятъ въ вину и лишаютъ правъ на какія-либо требованія и претензіи.

При полученіи кладей на станціи назначенія, требуютъ съ получателя полнаго платежа безъ разсужденій, хотя бы видимо получалось впятеро болѣе слѣдующаго, иначе клади не выдаются; на заявляемыя претензіи отвѣчаютъ, что станціи не имѣютъ права брать менѣе какъ стаксировано въ пути по документамъ желѣзныхъ дорогъ, но болѣе взимать находятъ возможнымъ.

VI. ПО ОРЕНБУРГСКОЙ ЖЕЛѢЗН. ДОРОГѢ.

№ 50.

Коммиссіи отъ самарской городской думы.

Въ удовлетвореніе ходатайства депутаціи самарскаго городскаго общества, его высокопревосходительство, г. министръ путей сообщенія, въ бытность свою въ Самарѣ въ сентябрѣ 1876 года, для предоставленія жителямъ г. Самары свободнаго сообщенія чрезъ линію оренбургской желѣзной дороги и удобствъ въ пользованіи принадлежащими имъ угодьями, приказалъ управленію помянутой дороги сдѣлать чрезъ линію въ разныхъ пунктахъ переѣзды и подъѣзды, а также устранить всѣ неудобства, происшедшія отъ насыпей желѣзнодорожной линіи; между тѣмъ со стороны управленія оренбургской желѣзной дороги нѣкоторыя изъ приказаній его высокопревосходительства и до настоящаго времени или совсѣмъ не выполнены, или же выполнены не такъ, какъ бы слѣдовало, а именно:

1. Чрезъ линію дороги на г. Оренбургъ, за станціею ея, по городской землѣ должно быть пять переѣздовъ, изъ коихъ четыре шириною каждый по четыре сажени и пятый, пересѣкающій черновскую дорогу, двойной въ 6 сажень. Сей послѣдній переѣздъ и первый отъ него къ станціи хотя и устроены какъ слѣдовало, но по переѣзду чрезъ черновскую дорогу пускаютъ только въ одну половину; второй и третій переѣзды отъ того же пункта хотя и устроены въ четыре сажени шириной каждый, но вымощена у нихъ только половина ширины, другая же половина осталась немощеною,

и, наконецъ, четвертый переѣздъ отъ того же пункта, и онъ же первый отъ станціи дороги, устроенъ только въ 2 сажени, а не въ 4, какъ бы слѣдовало.

2. Переѣздъ противъ Панской улицы устоенъ въ 6 сажень, а не въ 8, какъ бы слѣдовало; переѣздъ этотъ двойной, но движеніе производится только по одной половинѣ, другая же половина даже заперта замками.

3. Подъѣздъ подъ мостъ на вѣтви противъ Садовой улицы даже и съ лотками для стока воды устроенъ шириною менѣе 5 саж., между тѣмъ онъ долженъ быть и безъ лотковъ шириною въ 5 сажень.

Затѣмъ вовсе не исполнены слѣдующія приказанія его высокопревосходительства:

4. Не сдѣланы переѣзды противъ Самарской и Троицкой улицъ въ три сажени.

5. Около устоевъ подъ мостомъ чрезъ рѣку Самару, на правомъ и лѣвомъ берегу, не сдѣланы отъ дамбы отсыпи къ водѣ для проѣзда въ четыре сажени и проѣзды у устоевъ моста.

6. Пожни частныхъ владѣльцевъ, лежащія за рѣкой Самарой и затопляемыя водою, должны были быть или осушены отводомъ воды изъ Гатнаго ерика въ рѣку Самару, или же отчуждены въ собственность дороги, но ни того, ни другаго не сдѣлано.

7. Не составлено соображенія о томъ, чтобы вода изъ Казачьяго ерика протекала и за дамбу къ заводамъ.

8. Не сдѣлано того, чтобы р. Самара текла только однимъ ближайшимъ къ амбарамъ рукавомъ, а именно чтобы теченіе р. Самары не могло удаляться отъ города; въ этихъ видахъ слѣдовало бы загородить рукавъ ея, протекающій за Сѣннымъ островомъ, мимо Свѣтовскаго завода и мельницы, но ничего по этому предмету не сдѣлано.

Послѣдствія невыполненія изложенныхъ выше приказаній его высокопревосходительства слѣдующія:

а) За неустройствомъ въ должномъ видѣ переѣздовъ чрезъ линію на г. Оренбургъ и противъ Панской улицы, а также вслѣдствіе приказанія проѣзжать только по одной половинѣ сихъ переѣздовъ, бываютъ задержки въ движеніи, чѣмъ наносится ущербъ интересамъ жителей г. Самары чрезъ непроизводительную потерю времени.

б) За недостаточностью подъѣзда подъ мостомъ на вѣтви противъ Садовой улицы и за неустройствомъ переѣздовъ противъ Самарской и Троицкой улицъ и проѣздовъ подъ мостомъ чрезъ р. Самару доступъ къ водѣ для мѣстнаго употребленія, при ежегодномъ удаленіи теченія р. Самары отъ города, становится лѣтомъ крайне затруднительнымъ, а въ ненастную погоду и весною почти невозможнымъ, при проѣздахъ же на пожни жителямъ города приходится дѣлать объѣзды болѣе чѣмъ въ 12 верстъ.

в) За неотводомъ воды изъ Гатнаго ерика въ р. Самару затоплены пожни частныхъ владѣльцевъ, вслѣдствіе чего владѣльцы пожней лишены возможности полученія съ нихъ доходовъ.

г) За непроведеніемъ воды изъ Казачьяго ерика къ салотопеннымъ заводамъ, послѣдніе пользуются въ настоящее время стоячею водою изъ этого ерика, вредною въ гигіеническомъ и санитарномъ отношеніи, и, кромѣ того, всѣ животные отброски, остающіеся отъ обработки сырыхъ матеріаловъ, гніютъ на мѣстѣ и не уносятся водою, какъ это было до устройства дамбы, отъ чего распространяются зловредные міазмы, развивающіе болѣзни между временными и постоянными за-самарскими жителями.

д) Чрезъ ежегодное удаленіе теченія р. Самары отъ города, кромѣ затрудненій въ добываніи воды для домашняго обихода, встрѣчаются громаднѣйшія неудобства для нагрузки хлѣба изъ существующихъ на берегу р. Самары хлѣбныхъ амбаровъ; мало того, является опасность лишенія пристани у тѣхъ же амбаровъ, крайне для нихъ существенной.

Кромѣ неисполненія вышеизложенныхъ приказаній г. министра относительно устраненія различныхъ неудобствъ, представляемыхъ оренбургскою дорогою г. Самарѣ, коммиссія считаетъ необходимымъ остановить вниманіе подкоммиссіи на крайне неблагопріятномъ направленіи въ проектѣ, уже утвержденномъ г. министромъ путей сообщенія, желѣзнодорожной вѣтви къ пристани р. Волги. Надлежитъ имѣть въ виду, что желѣзнодорожная вѣтвь къ волжской пристани въ г. Самарѣ составляетъ необходимое дополненіе оренбургской желѣзной дороги, представляя существенное значеніе преимущественно для хлѣбной торговли края.

Вѣтвь эта главнѣйше необходима для того, чтобы сельскіе хозяева и хлѣбопромышленники могли безпрепятственно и свобод-

но доставлять во всякое время года изъ степи хлѣбные грузы къ самарской пристани для погрузки ихъ во время навигаціи прямо на суда и въ остальное время года въ хлѣбные амбары, а также, чтобы во все время навигаціи товары, идущіе съ Волги и на оную, могли безпрепятственно нагружаться прямо на суда и съ нихъ выгружаться. Но, во всякомъ случаѣ, преимущественное назначеніе этой желѣзнодорожной вѣтви удовлетворить интересамъ хлѣбопромышленности, какъ наиболѣе развитой въ этой мѣстности. Сообразно съ этой главною своей задачей и должна быть устроена названная вѣтвь, чтобы она могла достигать своего назначенія, т. е. способствовать развитію промышленности и торговли не только г. Самары, но и степей самарской, оренбургской, уральской и туркестанскаго края. Между тѣмъ вѣтвь эта, будучи проведена въ проектированномъ нынѣ направленіи, не только не отвѣтитъ означеннымъ требованіямъ, но будетъ препятствовать успѣшному производству главнѣйшей и самой спѣшной операціи, производимой на самарской пристани, а именно грузкѣ судовъ хлѣбомъ.

Необходимо замѣтить, что то огромное значеніе, какое имѣетъ на Волгѣ самарская пристань въ хлѣбной торговлѣ, обусловливается положеніемъ этой пристани, представляющемъ возможность двигать хлѣбные грузы къ торговымъ центрамъ по Волгѣ настолько раньше всѣхъ другихъ волжскихъ пристаней, что суда съ самарскимъ грузомъ проходятъ мимо верховыхъ пристаней тогда, когда на нихъ едва только начинается погрузка хлѣба. Изъ этого слѣдуетъ, что всякое замедленіе погрузки хлѣба на суда перваго рейса на самарской пристани гибельно отзовется на самарской хлѣбопромышленности.

Постараемся подтвердить фактами вышеизложенныя нами положенія.

I. Желѣзнодорожная вѣтвь въ проектированномъ направленіи не будетъ достигать главнѣйшей своей цѣли—облегченія и удешевленія доставки грузовъ къ пристанямъ и хлѣба въ амбары по слѣдующимъ причинамъ:

а) Проектированная вѣтвь будетъ въ продолженіи трехъ мѣсяцевъ затоплена, слѣдовательно въ бездѣйствіи, и даже платформа, означенная на планѣ подъ литерою А, ближайшая къ самарскому

вокзалу (вопреки объясненій управляющаго дорогою), не будетъ затопляема только въ самую малую воду, слѣдовательно, одинъ разъ въ нѣсколько лѣтъ. Такимъ образомъ, вѣтвь не будетъ оказывать содѣйствія хлѣбной торговлѣ въ тѣ именно мѣсяцы, въ которые торговля эта наиболѣе въ ономъ нуждается.

б) Устройство вѣтви въ значительной степени ослабитъ сильно нынѣ развитой въ Самарѣ извозный промыселъ, вслѣдствіе уменьшенія спроса на извозчиковъ; между тѣмъ вѣтвь, бездѣйствуя въ мѣсяцы производства самой бойкой погрузки на суда, вынудитъ хлѣбопромышленниковъ прибѣгнуть въ эти мѣсяцы къ перевозкѣ хлѣба лошадьми. Естественно, что извозчики, уменьшившіеся въ числѣ, при экстренномъ и чрезвычайномъ спросѣ на нихъ, будутъ въ вознагражденіе своего труда требовать произвольно высокія цѣны, тѣмъ болѣе, что въ эти мѣсяцы не возможна конкуренція со стороны сельчанъ, обыкновенно бывающихъ занятыми спѣшными полевыми работами. Такимъ образомъ, устройство затопляемой вѣтви въ продолженіи трехъ мѣсяцевъ непомѣрно возвыситъ перевозную плату хлѣба отъ вокзала на суда и въ амбары.

в) Цѣнность перевозки хлѣба къ самарской пристани увеличится еще и потому, что торговецъ, доставившій хлѣбъ для погрузки его въ амбары на вагонахъ, долженъ будетъ заплатить за перевозку его изъ вагона въ амбаръ почти столько же, сколько платитъ нынѣ (при сильномъ развитіи извознаго промысла) за перевозку съ вокзала въ амбаръ, и сверхъ того долженъ заплатить за перевозку хлѣба по вѣтви.

г) Главнѣйшая часть хлѣба, поступающаго въ Самару, приходитъ въ зимніе мѣсяцы для ссыпки въ амбары. Безошибочно можно сказать, что изъ 20 мил. пудовъ доставляемаго въ Самару хлѣба 15 мил. ссыпается въ амбары. Между тѣмъ желѣзнодорожная вѣтвь, будучи проведена по низу, если и будетъ представлять удобства для выгрузки въ амбары, то только первому ряду оныхъ, стоящему на берегу р. Самары, но такъ какъ таковыхъ амбаровъ значительное меньшинство и будетъ невозможно, по узкости прибрежнаго пространства, въ большинствѣ случаевъ возить на лошадяхъ хлѣбъ изъ вагоновъ въ амбары, а таскать его на рукахъ въ амбары, стоящіе на откосахъ берега и наверху, которыхъ большинство, будетъ крайне затруднительно, то въ общемъ итогѣ

вѣтвь, не облегчая большинству хлѣбопромышленниковъ доставку хлѣба въ амбары, само собою, теряетъ большую и самую существенную часть своего назначенія.

д) Сельскіе хозяева и мелкіе хлѣбопромышленники привозятъ по желѣзной дорогѣ въ Самару нѣсколько вагоновъ своего или скупленнаго ими хлѣба (вагонъ, два, три) еще не проданными. Не зная, кому хлѣбъ будетъ проданъ, они лишены возможности опредѣлить, гдѣ именно предстоитъ имъ остановить свой грузъ: въ началѣ вѣтви, въ срединѣ ли, или въ концѣ ея, соотвѣтственно тому, на какой пунктъ будетъ проданъ хлѣбъ, чтобы избѣжать напрасныхъ издержекъ за перевозку его на излишнемъ пространствѣ. Поэтому сельскіе хозяева и мелкіе торговцы будутъ выгружать свой хлѣбъ все-таки на станціи желѣзной дороги и, продавъ его, перевозить, какъ и нынѣ перевозятъ, лошадьми. Такимъ образомъ, сельскіе хозяева и мелкіе торговцы вовсе не будутъ пользоваться вѣтвью, и доставка хлѣба будетъ имъ обходиться всегда дороже, чѣмъ крупнымъ, въ подрывъ интересовъ сельскихъ хозяевъ и мелкихъ торговцевъ, которыхъ весьма значительное число и которые въ совокупности дѣлаютъ ежегодно на самарской пристани весьма значительныя товговыя операціи.

е) Платформа на волжской пристани проектирована у самаго урѣза воды. Таковое ея помѣщеніе крайне неудобно для разгрузки баржъ, приходящихъ къ самарской пристани обыкновенно съ товаромъ, имѣющимъ весьма разнообразныя назначенія, что вынуждаетъ производить разсортировку товара. Свободный проѣздъ между платформой и Волгой необходимъ и для нагрузки на баржи товара, подвозимаго лошадьми. Поэтому какое-бы направленіе вѣтви дано ни было, волжская платформа должна находиться не далѣе 20 саженъ отъ крайнихъ въ этомъ пунктѣ городскихъ кварталовъ.

II. Проектированное направленіе желѣзнодорожной вѣтви затруднитъ и замедлитъ грузку на суда, отъ чего хлѣбные торговцы, потерявъ возможность сдѣлать своевременную погрузку хлѣба, не выйдутъ во-время на воду и затѣмъ не поспѣютъ на мѣста поставки хлѣба—въ такое время, въ какое поспѣваютъ нынѣ, въ явный подрывъ самарской хлѣбной торговлѣ и въ разореніе себя по слѣдующимъ причинамъ:

а) Чрезъ вѣтвь дозволено будетъ переѣзжать съ хлѣбомъ для погрузки его изъ амбаровъ на суда не на всемъ протяженіи вѣтви, а только чрезъ нарочито устроенные переѣзды.

б) Чрезъ платформу лит. А изъ амбаровъ, противъ ней стоящихъ и могущихъ быть тутъ устроенными, грузка на суда будетъ дозволяться только тѣмъ, владѣльцы которыхъ подведутъ баржу для нагрузки своего хлѣба изъ вагоновъ, хлѣба, привезеннаго по желѣзнодорожной вѣтви; владѣлецъ же амбара, который такого хлѣба не будетъ имѣть, долженъ будетъ носить свой хлѣбъ на баржу, такъ какъ возить его на этомъ пространствѣ, по узкости прибрежнаго мѣста, невозможно. А такъ какъ платформа лит. А будетъ имѣть 220 саж. протяженія, то баржа можетъ быть поставлена отъ такого амбара не ближе 120 саж., что, очевидно, крайне затруднитъ и замедлитъ грузку.

в) Движеніе по вѣтви не будетъ періодическое, срочное, а будетъ производимо во всякое время по мѣрѣ накопленія грузовъ. Естественно, что, при такомъ безпрестанномъ движеніи по вѣтви, весьма вѣроятномъ при развитіи торговли и промышленности, и при возможности загроможденія пути подвижнымъ составомъ, производящаяся изъ амбаровъ грузка на суда безпрестанно можетъ быть прерываема и останавливаема на болѣе или менѣе продолжительное время, и хлѣботорговецъ во-время своей баржи нагрузить будетъ въ невозможности, а слѣдовательно, во-время выйти, не говоря уже, что отъ такихъ остановокъ онъ будетъ вынужденъ переплатить значительныя деньги рабочимъ, весьма, какъ извѣстно, цѣннымъ въ этотъ періодъ времени.

Независимо отъ вышеизложенныхъ неудобствъ проектированнаго направленія желѣзнодорожной вѣтви, нельзя оставить безъ вниманія нижеслѣдующихъ соображеній:

а) Вѣтвь въ проектированномъ направленіи перерѣзываетъ самарскую косу и даетъ возможность сообщенія одной ея части съ другою только по тремъ нарочито устроеннымъ чрезъ полотно вѣтви переѣздамъ. Между тѣмъ надо имѣть въ виду, что по этой вѣтви нѣсколько разъ въ годъ происходятъ весьма оживленныя ярмарки, и, кромѣ того, все время, когда коса эта не затоплена, по ней происходитъ сильное торговое движеніе, такъ что по спадѣ воды до заморозковъ на ней скопляется до 10,000 подводъ. Очевидно, что ограниченіе свободы постояннаго движенія по этой косѣ крайне вредно повліяетъ на мѣстную торговлю.

b) Во время привоза хлѣба въ Самару, а также во время ярмарокъ изъ-за р. Самары чрезъ наплавной мостъ проходитъ въ одинъ конецъ ежедневно до 10,000 подводъ. Это огромное и безпрерывное движеніе по мосту можетъ дать ясное понятіе, какія затрудненія представитъ свободѣ этого движенія желѣзнодорожная вѣтвь, проходящая передъ самымъ мостомъ, хотя переѣздъ чрезъ оную и проектированъ въ 10 саженъ.

c) Движеніе до кузницъ отъ вокзала желѣзной дороги будетъ производиться локомотивами, отапливаемыми дровами, слѣдовательно, можетъ произойти отъ нихъ пожаръ одной изъ деревянныхъ построекъ, раскинутыхъ нынѣ по берегу р. Самары, отчего огонь легко можетъ сообщиться и амбарамъ.

d) Вѣтвь, проведенная по берегу р. Самары, будетъ вымощена и со стороны воды откосы ея будутъ одѣты фашинами. Очевидно, желѣзная дорога не дозволитъ судамъ прикрѣпляться къ этимъ откосамъ обыкновенно завозимыми якорями, тѣмъ болѣе будетъ невозможно якоря класть съ противоположной стороны вѣтви, а къ платформѣ дозволяемо будетъ приставать только тѣмъ баржамъ, которыя грузятся хлѣбомъ, привезеннымъ желѣзной дорогой. Между тѣмъ берегъ р. Самары во время грузки бываетъ сплошь уставленъ судами (однихъ баржъ въ одно время грузится болѣе 100 штукъ). Очевидно затрудненіе, какое встрѣтятъ суда для прикрѣпленія къ берегу, тѣмъ болѣе, что отъ откосовъ вѣтви до воды свободнаго пространства не остается.

e) Для проектированной вѣтви предполагается отчудить отъ города весь берегъ р. Самары отъ затона, что у каменнаго моста, до устья рѣки и значительную часть волжскаго берега. Таковое отчужденіе нарушитъ живѣйшіе интересы городскаго хозяйства, лишивъ городъ права собственности на наиболѣе цѣнное и дорогое пространство, составляющее исключительный почти источникъ его дохода.

Принимая въ соображеніе все вышеизложенное и имѣя въ виду, что проведеніе высочайше утвержденной желѣзнодорожной вѣтви къ Волгѣ крайне необходимо въ интересахъ торговли и хлѣбопромышленности, коммиссія находитъ, что направленіе этой вѣтви должно быть измѣнено съ тѣмъ, чтобы она не только не вредила мѣстной промышленности, но была вполнѣ цѣлесообразна, а именно: она должна быть проведена не по берегу р. Самары низомъ, какъ проектировано нынѣ, а верхомъ такъ, чтобы поднявшись отъ 17 пикета, что у затона близъ каменнаго моста, на театральную площадь (гдѣ должна быть устроена разгрузочная товарная станція) мимо домовъ Падурова и Журавлева, она прошла на хлѣбную площадь (гдѣ также должна быть устроена платформа) и спустилась по Волгѣ съ лѣвой стороны церкви Спасо-Преображенія. 1879 года іюня 10-го дня.

Подписалъ городской голова М. Назаровъ.

№ 51.

Товароотправителей г. Самары.

1. При отправленіи товаровъ оренбургская желѣзная дорога не имѣетъ достаточнаго количества подвижнаго состава, какъ-то: крытыхъ вагоновъ и брезентовъ, отчего отправители, при требованіи товаровъ, въ особенности хлѣбныхъ, вынужденными находятся отправлять хлѣбъ въ некрытыхъ полувагонахъ или рѣшеткахъ, съ обязательною подпискою отправителя на повѣсткѣ, что оренбургская желѣзная дорога за порчу и подмочку товара не отвѣчаетъ; но отправка эта маскируется такъ въ виду отправителя и по особой протекціи рѣшетки и полувагоны, нагруженные хлѣбомъ, кроются брезентами; на предстоящихъ станціяхъ, по произволу служебной администраціи и по особой протекціи, брезенты эти снимаются и накрываются другіе некрытые полувагоны и рѣшетки, а раскрытые остаются въ пути слѣдованія на произволъ судьбы, отчего какъ въ лѣтнее время отъ дождей, такъ равно и въ зимнее отъ бурановъ, всѣ товары подвергаются порчѣ, въ особенности болѣе всѣхъ хлѣбные.

2. При линіи оренбургской желѣзной дороги всѣ постройки на промежуточныхъ станціяхъ довольно тѣсны, какъ-то: вокзалы, пакгаузы, крытыя и некрытыя платформы, что затрудняетъ ввозъ хлѣба подъ крыши, и за недостаткомъ крытыхъ платформъ отправителямъ доводится хлѣбъ для отправки класть на голую землю или

же на свой счетъ покупать подкладки подъ товаръ, но въ безлѣсной мѣстности самарской губерніи это обходится очень дорого, и всѣ эти начеты падаютъ на товары. Кромѣ того, дѣлается и такой произволъ при выгрузкѣ хлѣба на самарской станціи: хлѣба выгружаются безъ спроса и согласія отправителя на голую землю и ничѣмъ не кроются; за порчу хлѣба и тары отправителей не вознаграждаютъ.

3. Ввозъ хлѣба на платформы долженъ бы быть очередной, съ записью каждаго числа, т. е. кто имѣетъ выложенный хлѣбъ на платформѣ, тотъ дожидается очереди нагрузки его и не имѣетъ права вторичной ввозки хлѣба на платформу. Срокъ ввозки хлѣба на платформу назначить 24 часа; если она не состоится, тогда заявитель теряетъ право на это и вмѣсто его ввозитъ хлѣбъ стоящій а нимъ по очереди. До сего времени дѣлается такъ. Сильный коммерсантъ, при усиленномъ спросѣ хлѣба, занимаетъ своимъ хлѣбомъ всѣ платформы и постепенно съ оныхъ отправляетъ, на опорожненное мѣсто опять ввозитъ, такъ что маленькому коммерсанту даже нѣтъ мѣста гдѣ выложить хлѣбъ на платформѣ, а по правиламъ оренбургской желѣзной дороги передаточные листы выдаются только тому, кто имѣетъ хлѣбъ на платформѣ, и количество вагоновъ дается по количеству заявленнаго, хотя бы даже и чужаго груза. Такимъ образомъ, очередуясь, мелкій коммерсантъ, сравнительно съ крупнымъ, всегда опаздываетъ въ отправкѣ хлѣба и при паденіи цѣны на хлѣбъ терпитъ большіе убытки; но со введеніемъ очереднаго ввоза хлѣба на платформы можетъ быть достигнута равноправность отправки груза.

4. Плата тарифа за провозъ хлѣба по оренбургской желѣзной дорогѣ въ сравненіи съ прочими желѣзными дорогами за промежутокъ 400 верстъ высока, и, кромѣ того, есть какое-то недоразумѣніе: пшеница въ зернѣ, кромѣ ржи въ зернѣ, и сѣмя льняное идутъ по одному классу, но положить рожь и пшеницу, т. е. два хлѣба, тогда почему-то считается сборнымъ вагономъ и за это прибавляется особая плата тарифа. Есть еще какое-то неравенство платы за нагрузку и выгрузку хлѣба: за сѣмя льняное берется 6 руб. съ вагона за нагрузку и выгрузку, а за пшеницу 3 руб. съ вагона, но нагрузки хлѣба оренбургская желѣзная дорога нигдѣ не дѣлаетъ и артели для этого предмета на промежуточныхъ станціяхъ нигдѣ не имѣетъ; всѣ хлѣба грузятся на счетъ отправителей, кромѣ выгрузки хлѣба на самарской товарной станціи, гдѣ дорога платитъ артели отъ 60 до 75 коп. съ вагона, а потому желательно было бы всѣмъ отправителямъ хлѣбныхъ товаровъ удешевить въ сравненіи съ прочими дорогами какъ самый тарифъ, такъ равно плату за выгрузку хлѣба.

5. Выпускъ товаровъ со станцій нельзя ли будетъ допустить въ зимнее время часомъ, а въ лѣтнее двумя часами ранѣе, а именно: съ 1-го апрѣля съ 4-хъ часовъ утра вмѣсто 6-ти, а вечеромъ вмѣсто 6 въ 8 часовъ, такъ какъ потеря времени въ торговомъ быту есть потеря денегъ. Кромѣ того, нельзя ли ввести порядокъ дежурства по 2 человѣка, именно: конторщику дороги и артельщику, который завѣдывалъ бы кассою, и не тратить времени 3—4 часа на обѣдъ. Это обстоятельство слагается такъ: приходите вы на товарную станцію въ 12 часовъ, конторщикъ ушелъ обѣдать, его нужно ждать 3—4 часа, но онъ пришелъ, нѣтъ артельщика, за этимъ тоже остановка, а тамъ въ зимнее время уже 4 часа, темнѣетъ или хотя еще свѣтло, но касса закрывается, и вы остаетесь до другаго дня, хорошо безъ штрафа, а то приходится по винѣ долгаго обѣда заплатить штрафъ съ вагона 1 р. 20 коп. за сутки. Это неудобство желательно бы устранить.

6. На станціяхъ отправленій у состава служащихъ людей имѣется много лишней домашней птицы и скота, который ходитъ по платформамъ, дѣлаетъ вредъ тарѣ и самому хлѣбу, отчего бываетъ на станціяхъ полученія иногда недостатокъ по цѣлому мѣсту, а иногда и болѣе. При усиленномъ требованіи товароотправителя, мѣста эти пополняются; откуда у нихъ берется этотъ хлѣбъ, намъ неизвѣстно, но сорта хлѣба иногда бываютъ совершенно неподходящіе къ отправленному хлѣбу.

7. На хлѣбъ, ввезенный на станціи отправленія на платформы, мы не имѣемъ никакихъ контръ-квитанцій, хотя онѣ и должны бы выдаваться по правиламъ оренбургской желѣзной дороги, а потому нужно заставить агентовъ, принявшихъ кладь, впредь до нагрузки въ вагоны, выдавать контръ-квитанціи. Нынѣ дѣлается такъ: вывезъ хлѣбъ, написалъ передаточную, оставилъ ее въ рукахъ агента и ушелъ; но случись несчастіе—пожаръ или кража хлѣба съ платформы—и у отправителя нѣтъ никакихъ данныхъ о

томъ, что онъ вчера выложилъ хлѣба два вагона, могутъ сказать, что одинъ, а то и совсѣмъ отказать. Сначемъ просить контръ-квитанцію, стращаютъ штрафами.

8. Съ отправленными изъ Оренбурга и съ промежуточныхъ станцій хлѣбными зерновыми товарами, при выгрузкѣ ихъ на платформу самарской станціи, служебная администрація поступаетъ довольно небрежно: рабочіе—выгрузчики, въ виду самихъ смотрителей, выгружая вагонъ, поднимаютъ мѣшки на плечи и бросаютъ ихъ съ размаха на полъ платформы; отъ сильнаго удара мѣшокъ разрывается на двѣ или на три части, находящійся въ немъ хлѣбъ разсыпается въ разныя стороны и послѣ неизвѣстно кѣмъ и куда сметается и уносится, а отправители получаютъ не полновѣсные худые мѣшки за полный вѣсъ 4 п. и, не находя, куда принести на это жалобу, остаются вполнѣ обезоруженными.

9. Всѣ станціи оренбургской желѣзной дороги принимаютъ отъ отправителей товаръ, выдавъ на оный квитанцію, товары въ пути слѣдованія довольно долгое время задерживаются, иногда до 10 дней, въ особенности тѣ вагоны, которые почему-либо на пути подвергаются порчѣ и не перегружаются до исправленія ихъ; чрезъ это отправители терпятъ большіе убытки, тѣмъ болѣе хлѣбные торговцы.

10. Отправляемые съ самарской станціи оренбургской желѣзной дороги пустопорожніе мѣшки въ мѣста ихъ назначенія на всѣхъ станціяхъ до Оренбурга выкидываются изъ вагоновъ на некрытыя платформы и находятся довольно долгое время подъ дождемъ и снѣгомъ въ зимнее время и ничѣмъ нигдѣ не накрываются, въ особенности если получатель таковыхъ, по какимъ-либо уважительнымъ причинамъ, не могъ явиться въ скоромъ времени, то мѣшки отъ сырости сопрѣваютъ и дѣлаются негодными къ перевозкѣ хлѣба, за храненіе же означенныхъ мѣшковъ посуточная плата берется, а отвѣтственности за порчу ихъ не полагается, и все это зависитъ отъ агентовъ желѣзной дороги. При каждой станціи есть же крытые пакгаузы, въ которыхъ могли бы помѣститься подобныя пересылки. Если бы агенты отвѣчали за подобное обращеніе съ товарами своею собственностью или состояніемъ дороги, тогда были бы къ дѣлу внимательнѣе.

11. Отправляемые по оренбургской желѣзной дорогѣ хлѣбные

товары большею частію приходятъ на самарскую станцію вечеромъ каждаго дня, и, при выгрузкѣ ихъ на платформу, ставится число прибытія того дня, въ который прибылъ товаръ; остатокъ этого дня считается за 24 часа, и если товаръ пролежитъ на платформѣ еще 24 часа, то, при выкупѣ товара платежомъ тарифа, товарная контора уже беретъ штрафъ 1 р. 20 коп. за просроченныя будто бы сутки. Поэтому счетъ времени агенты этой станціи ведутъ совершенно неправильно и взыскиваютъ штрафы съ хлѣбоотправителей несправедливо, такъ какъ товаръ по счету отправителя находится на платформѣ много менѣе 48 часовъ. Кромѣ того, товарная контора не исключаетъ изъ 48 часовъ время воскресныхъ и табельныхъ дней, въ которые нѣтъ даже и выпуска со станціи по распоряженію самой же дороги; потому слѣдовало бы вмѣнить въ обязанность правленію оренбургской желѣзной дороги, чтобы съ отправителями во всемъ вышеизложенномъ дѣло вести болѣе справедливо и безъ всякихъ стѣсненій.

12. При отправленіи товаровъ со станцій, какъ самарской, такъ равно и всѣхъ промежуточныхъ, товароотправителя заставляютъ писать на отправленные товары желѣзнодорожные документы, какъ-то: повѣстки, квитанціи, накладные и разсчетные листы и т. п.; если же отправитель неграмотный или не знаетъ правилъ, какъ писать эти документы, тогда съ него берется плата въ размѣрѣ 15—20 к. за написаніе каждаго документа (нынѣ почему-то плата эта отмѣнена), тогда какъ всѣ эти документы должны быть писаны и утверждены подписью агентовъ, принявшихъ кладь, но никакъ не наемными писцами, неизвѣстными товароотправителю.

13. При проѣздѣ какъ на почтовыхъ поѣздахъ, такъ равно и на товаро-пассажирскихъ не соблюдается никакого правила со стороны служебной администраціи: 1) относительно отдѣленія пьяныхъ пассажировъ отъ трезвыхъ, и 2) нѣтъ возможности принести за какое-либо оскорбленіе служебною администраціею во время хода поѣзда жалобы, хотя бы записать ее въ жалобную книгу. Это дѣлается такъ. Являетесь вы къ жандарму просить книгу для записи жалобы, онъ ведетъ васъ къ начальнику станціи, который, по знаку или уже зная напередъ въ чемъ дѣло, неизвѣстно куда со станціи уходитъ, и его нѣкоторое время все ищутъ, дѣлая ссылку, что ключъ отъ запертаго ящика съ жалобной книгой у него,

а время стоянки поѣзда все сокращается, даются 2-й и 3-й звонки; начальникъ является, а жалобу писать уже некогда,—поѣздъ отходитъ. Изъ-за жалобы же никакой пассажиръ не пожелаетъ остаться на сутки, тѣмъ дѣло и кончается. Въ виду этого нельзя не вмѣнить въ обязанность дежурному жандарму, который находится при встрѣчѣ поѣзда, имѣть ключъ отъ жалобной книги при себѣ и просьбу пассажировъ удовлетворять при первомъ требованіи, не теряя времени.

14. При проѣздахъ на легкихъ и тяжелыхъ поѣздахъ пассажирскихъ есть вагоны съ надписью: „для некурящихъ". Кѣмъ этотъ порядокъ введенъ, пассажиру неизвѣстно, самой ли дорогою для удобства публики, или согласно утвержденнаго желѣзнодорожнаго правила. Надпись эта на вагонѣ всегда служитъ на всю дорогу мишенью брани; нелюбители табачнаго дыма идутъ по этой надписи въ полной увѣренности, что они будутъ избавлены отъ табачнаго запаха, но не тутъ-то было,—вагоны набиваются всѣ безразлично пассажирами; курящая публика въ курящіе вагоны не помѣщается, ее сажаютъ безъ церемоніи въ вагоны для некурящихъ съ правомъ курить табакъ и надъ всѣми некурящими еще злорадствовать, подсмѣиваться, изъ чего иногда выходитъ много крика. Кромѣ того, есть еще продѣлки служебной администраціи, въ виду какой-то экономіи въ освѣщеніи и отопленіи въ зимнее время слѣдующихъ въ поѣздахъ порожнихъ вагоновъ, т. е. публика биткомъ, какъ говорится, набивается въ 2 вагона, затѣмъ 2 вагона порожніе идутъ въ поѣздѣ запертыми; развѣ только кто находчивъ и по особой протекціи можетъ угодить въ одинъ изъ нихъ, но это недоступно. Мы полагаемъ, что служебная администрація оренбургской желѣзной дороги этимъ экономіи никакой не приноситъ, такъ какъ освѣщеніе на всѣ вагоны выдается съ мѣста отправки и отопленіе въ зимнее время лишняго въ поѣздѣ вагона расходной статьи составить не можетъ. Желательно отдѣлять въ поѣздахъ пассажировъ курящихъ отъ некурящихъ и не допускать большой сгущенности пассажировъ въ вагонахъ, особенно въ зимнее время, такъ какъ это вредно отзывается на здоровьи человѣка.

Подписали 13 отправителей и обывателей г. Самары.

№ 52.

Предсѣдателя бузулукской земской управы.

1. Необходимо имѣть книгу очередную для записки товароотправителями грузовъ съ тѣмъ, чтобы до срока грузоотправителю указано было мѣсто для складки груза.

2. Плату рабочимъ, при очисткѣ дорогъ отъ заноса и въ другихъ случаяхъ, необходимо возложить на начальниковъ станцій или дистанцій, или на отдѣльное лицо съ полнымъ уполномочіемъ и отвѣтственностью, не допускать отнюдь къ разсчету дорожныхъ мастеровъ и десятскихъ; отъ нихъ происходитъ много злоупотребленій.

3. О рабочихъ цѣнахъ должны быть вывѣшены табели.

4. Необходимъ строгій контроль отъ правительства въ расходахъ и ремонтировкахъ; полезно было бы нынѣ взглянуть, какія кладутъ вновь шпалы; между ними находится много шпалъ еловыхъ, которыя ничего не стоятъ по мягкости дерева.

5. Нельзя-ли обратить вниманіе на вновь предлагаемыя питательныя линіи: уральскую и чистопольскую; очень много было ходатайствъ земства, даже собраны были свѣдѣнія и представлены по принадлежности.

6. Нельзя-ли обратить вниманіе на скорость и цѣлость отправляемыхъ грузовъ; такъ для примѣра: товаръ отправленъ по квитанціи изъ С.-Петербурга 9-го марта, а полученъ въ Бузулукѣ 22 мая 1879 года; въ дорогѣ былъ $2^1/_2$ мѣсяца. При значительномъ тарифѣ и подобной скорости, дѣло развитія торговли долго еще будетъ въ застоѣ.

№ 53.

Уполномоченнаго торговаго дома Ванюшиныхъ и отправителей г. Илека, Николая Ѳедоровича Добротворскаго.

1. Въ настоящее время мануфактурный товаръ изъ Москвы до Оренбурга идетъ по спеціальному тарифу по 60 коп. съ пуда, до станціи же ново-сергіевской, не пользующейся этою привилегіею, нужно платить по 1 руб. 10 коп. съ пуда; между тѣмъ жители г. Илека, ведущіе мѣновую торговлю съ азіатцами, получаютъ мануфактурный товаръ съ этой станціи, отстоящей въ 60 верстахъ отъ г. Илека; между тѣмъ Оренбургъ отстоитъ отъ Илека 120 верстъ, и мы, получая товаръ черезъ Оренбургъ, должны платить за провозъ лишнихъ 60 верстъ на лошадяхъ. Желательно было бы, чтобы спеціальный тарифъ распространенъ былъ на станцію ново-сергіевскую съ тѣмъ, чтобы за провозъ до нея брали тѣ же 60 коп. съ пуда, что и до Оренбурга. Это было бы выгодно и дорогѣ, которой не нужно было бы возить товаръ до Оренбурга, и жителямъ, которымъ не нужно было бы платить за провозъ лишнихъ 60 верстъ гужомъ.

2. Теперь разныя притѣсненія и непорядки на дорогахъ бываютъ не отъ высшаго начальства, а отъ низшихъ агентовъ, надзоръ за которыми необходимъ. Инспекторъ учрежденъ для надзора за техническою частью и притомъ онъ высшее лицо, къ которому изъ каждаго мелкаго дѣла не пойдешь жаловаться. Я думаю, было бы полезно, чтобы на болѣе крупныя станціи назначался особый агентъ отъ правительства, знакомый съ торговымъ дѣломъ, который смотрѣлъ бы за всѣми полученіями и сдачею грузовъ и если замѣтилъ притѣсненіе или растрату товара, или пропажу, то доносилъ бы инспектору. На содержаніе этихъ агентовъ можно бы обложить всѣ грузы, напримѣръ, по 1/4 коп. съ пуда.

3. Въ прошломъ году всѣ мануфактурные товары, идущіе съ симбирской ярмарки въ Азію, пользовались пониженнымъ тарифомъ (по II разряду по 14 коп. съ пуда отъ Самары до Ново-Сергіевска), въ нынѣшнемъ году возвысили тарифъ до 22—23 коп. съ пуда, и

значительная часть мануфактурнаго товара, особенно большія партіи, назначенныя на Илекъ, болѣе 6,000 пудовъ провезли гужомъ параллельно желѣзной дорогѣ по 35 коп. прямо изъ Симбирска до Илека; по желѣзной дорогѣ это бы стоило 40 коп.

4. Въ Самарѣ на станціи нѣтъ человѣка, назначеннаго спеціально для надзора за рабочими, выгружающими товаръ, которые рвутъ тару, разбиваютъ ящики и, по слухамъ, продаютъ сметки партіями до 600 пудовъ. Нужно, чтобы это лицо не входило въ разсчеты, какъ кассиръ, а только смотрѣло бы за выгрузкою.

5. Плата за храненіе хлѣба въ амбарахъ въ Самарѣ, въ 1879 году была слѣдующая: весною платили по 5 коп. съ пуда пшеницы за время съ масляницы до навигаціи.

6. При отправкѣ и полученіи товаровъ, очень часто приходится переплачивать за недобранное или излишне высчитанное. Контроль сборовъ, повѣряя счеты, видитъ всегда переборы; желательно было бы, чтобы на каждой станціи вывѣшивали объявленіе, сколько кто передалъ излишне, и чтобы эти деньги каждый могъ получить отъ начальника станціи безъ особыхъ ходатайствъ въ Самарѣ. 1879 года 2 іюля.

№ 54.

Отъ хлѣбныхъ торговцевъ г. Оренбурга.

1. Просимъ ходатайства объ уменьшеніи тарифа за перевозку грузовъ по линіи оренбургской желѣзной дороги, по примѣру дорогъ, существующихъ внутри Россіи; такъ, наприм., николаевская желѣзная дорога, по прямому сообщенію чрезъ Москву, взимаетъ за 604 версты за вагонъ въ 600 пудовъ 60 р., оренбургская же желѣзная дорога за разстояніе 393 версты до Самары взимаетъ, кромѣ нагрузки, по 81 р. 05 коп. за вагонъ, что составляетъ разницы болѣе 50%. Причемъ присовокупляемъ, что по обширности оренбургская губернія съ примыкающими къ ней областями и лучшими въ ней землями считается одною изъ лучшихъ губерній Россійской имперіи, для развитія которой необходимо удешевленіе доставки и большой наплывъ землевладѣльцевъ.

2. Объ увеличеніи подвижнаго товарнаго состава, такъ какъ въ крытыхъ вагонахъ, при средней отправкѣ грузовъ, ощущается недостатокъ, и хлѣбъ отправляется въ некрытыхъ платформахъ, отъ чего промышленники несутъ убытки, такъ какъ и въ послѣднихъ бываетъ недостатокъ, и, въ ожиданіи нагрузки, хлѣбъ валяется во дворѣ желѣзной дороги непокрытымъ и безъ подкладокъ, отъ чего подвергается гніенію.

3. Какъ извѣстно намъ, что правленіе желѣзной дороги разрѣшило перевозку грузовъ производить, вмѣсто 600 пудовъ, по 750 пудовъ въ вагонѣ за плату 600 пудовъ, въ видахъ доставленія средствъ жителямъ г. Оренбурга, пострадавшимъ отъ бывшихъ пожаровъ. Не смотря на то, мѣстная администрація желѣзной дороги взимаетъ плату не съ вагона, а съ каждаго провезеннаго пуда по прежнему тарифу и, независимо отъ того, получаетъ съ насъ за нагрузку и выгрузку, а между тѣмъ намъ приходится производить все это особо своимъ счетомъ.

4. Просимъ обратить вниманіе на дѣйствія администраціи желѣзной дороги, по невниманію которой мы, какъ въ Оренбургѣ, такъ и въ Самарѣ, получаемъ одни лишь притѣсненія и недобросовѣстность въ разсчетахъ и, кромѣ того, отъ небрежнаго обращенія съ нашими товарами терпимъ ощутительную трату въ хлѣбѣ, доходящую въ пути отъ 3-хъ до 15 пудовъ на вагонъ, а мѣшки оказываются какъ бы разрѣзанными, и вмѣсто пшеницы-кубанки нерѣдко оказывалась рожь и сметки сора.

5. При этомъ не лишнимъ считаемъ присовокупить, что при гужевой доставкѣ хлѣба въ Самару обходилось намъ отъ 15 до 18 к., съ пуда. Нынѣ же тарифъ, нагрузка, выгрузка и подвозка съ недостачею хлѣба въ вагонахъ становится отъ 18 до 24 коп. Словомъ, просимъ обратить вниманіе на небрежность къ отправителямъ и вообще на нерадѣніе къ отправляемымъ грузамъ какъ со стороны служащихъ, такъ равно и начальниковъ желѣзной дороги. 1879 года іюля 4-го дня.

VII. ПО КОЗЛОВО-ВОРОНЕЖСК.-РОСТОВСК. ЖЕЛѢЗН. ДОРОГѢ.

№ 55.

Почетнаго гражданина и моршанскаго первой гильдіи купца Емельяна Захаровича Платицина.

Вслѣдствіе письма подкоммиссіи, отъ 27 мая за № 467, отправляя ежегодно, какъ землевладѣлецъ и торговецъ, по желѣзнымъ дорогамъ въ Москву, Петербугъ, Ревель и другіе города хлѣба, разные товары, гуртовую скотину со станцій отправленія: „Беково“, „Ртищево“, „Салтыковка“, „Сосновка“, „Тамала“, тамбовско-саратовской дороги, „Бурнакъ“, „Токаревка“, грязе-царицынской, „Тамбовъ“, табовско-козловской, „Моршанскъ“, ряжско-моршанской и со станціи „Михайловка“, воронежско-ростовской желѣзныхъ дорогъ, къ которымъ прилегаютъ имѣнія мои, имѣю честь отозваться на предложенные подкоммиссіею вопросы.

1. Не встрѣчая, съ своей стороны, затрудненій въ принятіи отъ меня и храненіи отправляемыхъ мною товаровъ, объ удобствѣ или неудобствѣ товарныхъ конторъ, пакгаузовъ и платформъ сказать ничего не имѣю.

2. Для ввоза грузовъ на станціи отправленія не встрѣчалъ ограниченій, равно и отказа въ принятіи грузовъ.

3. Особой медленности въ нагрузкѣ товаровъ на станціяхъ отправленія означенныхъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ воронежско-ростовской, до сихъ поръ не встрѣчалось, на станціяхъ же воронежско-ростовской желѣзной дороги бывали частые случаи,

особенно въ осеннее и зимнее время, по причинѣ недостатка подвижнаго состава, что товары не нагружались и не отправлялись на мѣста назначенія по нѣсколько мѣсяцевъ, а иногда грузоотправители вынуждались брать со станцій обратно свои грузы, послѣ нѣсколькихъ мѣсяцевъ безполезнаго лежанія на станціяхъ, чрезъ что они, само собою разумѣется, несли громадные убытки. Былъ даже случай на михайловской станціи, что залежавшіеся на платформахъ этой станціи товары загорѣлись отъ выброшенныхъ изъ локомотива искръ. Хотя грузоотправители, въ томъ числѣ и я, и получили вознагражденіе за сгорѣвшіе товары, но получили вмѣсто рубля только по 60 коп. и то послѣ усиленныхъ хлопотъ и проволочекъ. На такой вообще убійственный для торговыхъ дѣлъ порядокъ отправленія товаровъ со станцій воронежско-ростовской желѣзной дороги грузоотправителями подавались кому слѣдуетъ многочисленныя жалобы, но никакого удовлетворенія не получалось. Въ отстраненіе подобныхъ безпорядковъ желательно единственно лишь то, чтобы средства воронежско-ростовской желѣзной дороги на эксплоатацію были увеличены въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ требованію грузоотправителей.

4. Хотя на желѣзныхъ дорогахъ и существуетъ очередь между грузоотправителями, но желательно, чтобы каждый грузоотправитель имѣлъ полную возможность контролировать, исправно ли соблюдается очередь желѣзнодорожными служащими, отъ которыхъ зависитъ нагружать товары въ вагоны; желательно также, чтобы на завозимые грузы были опредѣлены сроки на отправку оныхъ, о чемъ объявлялось бы грузоотправителямъ при самой завозкѣ грузовъ.

5. Сроки на доставку грузовъ хотя и исчисляются въ квитанціяхъ, но это исчисленіе такъ ненормально и съ такимъ запасомъ во времени, что товары получаются и ранѣе исчисленныхъ сроковъ. Изъ этого можно заключить, что сроки на доставку грузовъ опредѣлялись лицами, радѣвшими только объ интересахъ желѣзныхъ дорогъ, а нисколько не заботившимися объ интересахъ грузоотправителей. Желательно, чтобы исчисленіе сроковъ на доставку грузовъ соотвѣтствовало дѣйствительнымъ потребностямъ и желѣзныхъ дорогъ, и грузоотправителей.

Считаю, съ своей стороны, необходимымъ сказать здѣсь и о срокахъ на полученіе прибывшихъ товаровъ со станцій назначенія.

По существующимъ на желѣзныхъ дорогахъ правиламъ, прибывшіе товары должны быть взяты со станцій назначенія въ теченіи 48 часовъ или двухъ сутокъ, а въ случаѣ просрочки на товары начисляется плата за храненіе оныхъ въ пакгаузахъ желѣзныхъ дорога или, какъ вообще принято называть, „за полежалое“ товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ. Правила эти также неудобны для товароотправителей, потому, во 1-хъ, что по исчисленнымъ въ квитанціяхъ на доставку товаровъ срокамъ товаропол̀учатели никакимъ образомъ не могутъ разсчитывать на точные сроки прибытія товаровъ, ибо товары прибываютъ на станцію назначенія и ранѣе исчисленныхъ сроковъ на доставку, и, во 2-хъ, потому, что желѣзныя дороги не извѣщаютъ, да по правиламъ и не обязаны извѣщать товаропол̀учателей о прибытіи товаровъ, такъ что товаропол̀учатели всегда бываютъ въ заблужденіи относительно времени прибытія товаровъ на станціи назначенія. А чтобы слѣдить за прибытіемъ товаровъ, товаропол̀учатели вынуждаются дѣлать многократные визиты въ товарныя конторы желѣзныхъ дорогъ, сопряженные съ напрасною потерею времени и съ напрасною тратою денежныхъ расходовъ. Въ отстраненіе этого неудобства и даже покушеній злонамѣренныхъ людей на полученіе обманнымъ образомъ не принадлежащихъ имъ товаровъ, желательно было бы ввести правила: а) чтобы въ товарныхъ накладныхъ товароотправителями указывались точные адресы товаропол̀учателей, по каковымъ адресамъ желѣзныя дороги обязывались бы извѣщать товаропол̀учателей о прибытіи товаровъ. Такое, впрочемъ, правило можетъ быть обязательно для желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи тѣхъ товаропол̀учателей, которые проживаютъ отъ станціи назначенія не болѣе какъ въ 3-хъ верстномъ разстояніи, и не можетъ быть обязательно въ отношеніи тѣхъ товаропол̀учателей, которые проживаютъ отъ станціи назначенія далѣе этого разстоянія; и б) чтобы срокъ на взятіе товаровъ со станцій назначенія былъ увеличенъ до одной недѣли безъ платежа за храненіе оныхъ въ пакгаузахъ желѣзныхъ дорогъ.

6. Крупныхъ кражъ товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ хотя и не встрѣчалось, но хлѣбные товары постоянно подвергаются потерѣ отъ 15 до 30 руб. и болѣе на вагонъ. Происходитъ ли это отъ небрежности крючниковъ, нагружающихъ и выгружающихъ хлѣбные товары, или отъ другихъ причинъ—намъ, товароотправителямъ,

неизвѣстно, только въ подобныхъ случаяхъ хлѣбные товары отъ потерь, а можетъ быть и отъ расхищенія ничѣмъ не гарантируются, и мы, товароотправители, сдавая на желѣзныя дороги хлѣбные товары полнымъ вѣсомъ, получаемъ оные со станцій назначенія безъ вѣса. Такой порядокъ даетъ поводъ желѣзнодорожнымъ артельщикамъ и крючникамъ обращаться съ хлѣбными товарами небрежно, а можетъ быть и недобросовѣстно, желѣзнодорожныя же управленія, получая провозную плату съ полнаго вѣса хлѣбныхъ товаровъ, за утрату оныхъ на желѣзныхъ дорогахъ никакой отвѣтственности предъ товарооправителями не несутъ и даже не исключаютъ изъ провозной платы за недостающій при отдачѣ товара вѣсъ. Въ устраненіе такого вопіющаго, можно сказать, порядка, весьма желательно, чтобы желѣзнодорожныя управленія, при отдачѣ хлѣбныхъ товаровъ, отвѣчали предъ товароотправителями за принятый полный вѣсъ.

Кромѣ этого, весьма часто встрѣчается, что провозная плата въ квитанціяхъ станцій отправленія исчисляется неправильно: или съ недоборомъ, или съ переборомъ. Въ первомъ случаѣ—станціи назначенія, при отдачѣ товаровъ, по провѣркѣ квитанцій, требуютъ уплаты всей провозной платы сполна, безъ недобора, а во второмъ случаѣ, не смотря на обнаруженныя ошибки или неправильности въ исчисленіи провозной платы, дѣлаютъ переборъ, при чемъ предоставляютъ товароотправителямъ право особо ходатайствовать о возвратѣ перебора. Такой порядокъ и несправедливъ, и обиденъ для товароотправителей и получателей. Если причитается добрать провозной платы съ товаропол учателей, то доплата требуется съ нихъ тотчасъ же, при отдачѣ имъ товаровъ, а если на товаръ начислено провозной платы съ излишкомъ, то этотъ излишекъ берется съ товаропол учателей и лишь предоставляется имъ право ходатайствовать о возвратѣ перебора. А что значитъ для товаропол учателей ходатайствовать о возвратѣ перебора? Это значитъ вести чуть ли не судебный процессъ, съ соблюденіемъ различныхъ формальностей и съ представленіемъ въ управленія желѣзныхъ дорогъ разныхъ документовъ и справокъ, имѣющихъ силу доказательствъ въ справедливости ходатайствъ. А на все это требуются хлопоты, денежныя издержки, да еще и адвокатъ, безъ всякаго сомнѣнія, за приличное вознагражденіе, такъ что, въ концѣ концовъ, товаро-

рополучатели получаютъ не болѣе, а иногда и менѣе половины сдѣланнаго съ нихъ перебора, да и это получаютъ послѣ долговременной проволочки. Бываютъ нерѣдко и такіе случаи, что переборъ дѣлается въ незначительномъ размѣрѣ, отъ 3 до 10 руб., то въ подобныхъ случаяхъ товаропол учатели вовсе отказываются отъ права ходатайствовать о возвратѣ перебора, по пословицѣ: „овчинка не стоитъ выдѣлки“, а между тѣмъ желѣзныя дороги подобными переборами пользуются въ явный ущербъ товаропол учателей. Въ отстраненіе такого порядка желательно, чтобы станціи назначенія желѣзныхъ дорогъ, при обнаруженіи излишне начисленной провозной платы на товаръ, не дѣлали перебора, или, получая излишнюю провозную плату, обязывались бы предъ товаропол учателями собрать точныя справки о дѣйствительно слѣдующей къ полученію провозной платѣ и затѣмъ возвратить сдѣланный переборъ не далѣе, какъ въ мѣсячный срокъ, но не вынуждать товаропол учателей самимъ ходатайствовать о возвратѣ перебора. При всемъ этомъ, въ видахъ устраненія неправильностей въ исчисленіи провозной платы, нелишне было бы ввести правило штрафовать тѣхъ изъ служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ, которые окажутся виновными въ неправильномъ исчисленіи провозной платы.

7. Загоны для помѣщенія гуртоваго скота, до нагрузки и послѣ выгрузки на мѣстахъ назначенія, имѣются не при всѣхъ станціяхъ, что однако весьма бы желательно. Приспособленій для корма и водопоя скота на станціяхъ, въ особенности въ вагонахъ, насколько мнѣ извѣстно, нигдѣ не имѣется; да и самые вагоны, по своему устройству, нисколько не приспособлены для перевозки скота. Подъ перевозку скота желѣзныя дороги даютъ обыкновенные товарные вагоны, въ которые положено ставить въ каждый вагонъ по восьми головъ, будь то быки или коровы, тогда какъ послѣднихъ вмѣсто восьми можно бы ставить и по десяти головъ въ вагонъ. Никакихъ раздѣленій въ вагонахъ, въ видѣ стойлъ или тому подобнаго, не имѣется и временно не дѣлается, а дѣлается лишь то, что скотъ на счетъ отправителя привязывается ко временно ввернутымъ въ вагоны кольцамъ. Когда скотъ такъ постановится въ вагоны, тогда оные забиваются наглухо, для того, чтобы двери вагоновъ во время переѣзда не могли растворяться и скотъ не

могъ выбрасываться изъ вагоновъ. Этотъ способъ перевозки скота крайне неудовлетворителенъ. Не говоря уже о томъ, что перевозимому скоту невозможно давать въ вагонахъ ни корма, ни воды,— провожатые скота не имѣютъ возможности осматривать оный въ вагонахъ. А между тѣмъ скотъ (въ особенности быки) отъ испуга, при необычномъ для него переѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ, бываетъ не покоенъ въ вагонахъ, бьется тамъ, заминаетъ другъ друга на смерть, и, наконецъ, нерѣдко случалось, что двери вагоновъ растворялись, скотъ выбрасывался изъ вагоновъ и тутъ же убивался поѣздомъ или пропадалъ неизвѣстно куда. При всѣхъ этихъ неудобствахъ, поѣзды со скотомъ дѣлаютъ незначительные переѣзды, не болѣе какъ 200 верстъ въ сутки, а такъ какъ скотъ не пользуется въ вагонахъ ни кормомъ, ни водою, то, слѣдовательно, онъ, во время переѣзда по желѣзнымъ дорогамъ, существуетъ на счетъ пріобрѣтенныхъ имъ на волѣ запасовъ въ мясѣ и жирѣ, что убыточно для отправителя.

Кстати сказать и о провожатыхъ скота. Не смотря на то, что, при описанномъ способѣ перевозки скота, провожатые оказываются почти безполезными, желѣзнодорожныя управленія требуютъ однако (конечно, въ видахъ увеличенія своихъ доходовъ), чтобы на каждые четыре вагона со скотомъ былъ одинъ провожатый. Слѣдовательно, при поѣздѣ въ 20 вагоновъ, должно быть пять провожатыхъ, за которыхъ отправители скота платятъ какъ за проѣздъ въ пассажирскихъ вагонахъ, но на самомъ дѣлѣ провожатымъ даже въ вагонахъ со скотомъ никакихъ особыхъ помѣщеній не предоставляется, и они ѣдутъ на тормозахъ вагоновъ. Всякій согласится, что такой порядокъ въ отношеніи провожатыхъ крайне несправедливъ, вреденъ и даже безчеловѣченъ. Въ поясненіе этого, имѣю сказать то, что въ осеннее и зимнее время, когда преимущественно скотъ перевозится по желѣзнымъ дорогамъ, притомъ на дальнее разстояніе (отъ станціи Михайловка, воронежско-ростовской дороги, до Москвы поѣзды со скотомъ дѣлаютъ переѣздъ въ четыре и даже въ пять сутокъ), провожатые, ѣдучи на тормозахъ, нисколько не могутъ пользоваться сномъ, отчего они сильно утомляются и, при дремотѣ, легко могутъ падать съ тормозовъ подъ вагоны; притомъ они, будучи всегда изъ людей бѣднаго состоянія, имѣютъ плохую одежду, почему постоянно простуживаются и впослѣдствіи или страдаютъ упорными хроническими болѣзнями, или же получаютъ и самую смерть. Въ отстраненіе всѣхъ описанныхъ неудобствъ, весьма желательно.

а) Чтобы для перевозки скота были устроены вагоны съ спеціальными для этого приспособленіями или чтобы товарные вагоны имѣли для этого временныя спеціальныя приспособленія, какъ-то раздѣленія для скота, въ видѣ стойлъ, и т. п.

б) Чтобы нагрузка вагоновъ быками была различаема отъ нагрузки коровами, которыхъ можно ставить въ вагоны больше, чѣмъ быковъ, и за это получалась бы соотвѣтственная провозная плата.

в) Такъ какъ скотъ, при переѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ, отъ испуга почти не требуетъ ни корма, ни воды, и потому въ это время существуетъ на счетъ пріобрѣтенныхъ имъ на волѣ запасовъ въ мясѣ и жирѣ, то, чтобы сберечь, насколько возможно, эти запасы, переѣзды поѣздовъ со скотомъ дѣлать не менѣе какъ по 300 верстъ въ сутки.

г) Чтобы для провожатыхъ, если они уже необходимы, предоставлялись особыя помѣщенія въ вагонахъ.

8. Что касается обязательнаго страхованія всѣхъ вообще перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ, а равно и жизни пассажировъ, то, по моему убѣжденію, обязательнаго страхованія вводить не слѣдуетъ, но желающимъ предоставить возможность страховать и то, и другое, по собственному ихъ усмотрѣнію.

№ 56.

Довѣреннаго усманскаго купца Ивана Васильева Попова, Дмитрія Иванова Константинова.

Согласно разосланныхъ вами писемъ, коими вы приглашаете лицъ, имѣющихъ сношенія съ желѣзными дорогами, высказать тѣ неудобства или недостатки, которыя имъ приходилось и приходится встрѣчать, я симъ честь имѣю заявить вамъ слѣдующее:

Такъ какъ родъ моей дѣятельности ограничивается исключи-

тельно пріемкою товаровъ съ желѣзной дороги, то я и ограничусь тѣми недостатками и неудобствами, которыя приходится испытывать при полученіи товаровъ. Одно изъ неудобствъ заключается въ слѣдующемъ: во 1-хъ, тарифъ разнообразенъ до того, что рѣшительно нѣтъ возможности знать навѣрное о правильности разсчета, сдѣланнаго желѣзной дорогой; наприм., товары, идущіе изъ Москвы, проходятъ три желѣзнодорожныя линіи, изъ которыхъ у каждой свой тарифъ, почему одинъ и тотъ же товаръ разсчитывается гдѣ по первому, а гдѣ по второму классу; для нагляднаго ознакомленія при семъ прилагаю разсчетный листъ, изъ котораго, между прочимъ, видно, что московско-рязанская желѣзная дорога за кладь въ 68 пуд. взимаетъ 6 р. 80 к., разстояніе же между Москвой и Рязанью 185 верстъ; затѣмъ рязанско-козловская желѣзная дорога за эту же кладь взимаетъ 11 р. 20 коп.,—разстояніе между конечными станціями 195 верстъ; затѣмъ козлово-воронежско-ростовская желѣзная дорога за эту же кладь взимаетъ 6 р. 40 к. за разстояніе между станціями 108 верстъ. Вотъ при такомъ разнообразіи, какъ я сказалъ выше, рѣшительно нѣтъ никакой возможности судить о правильности разсчета, сдѣланнаго желѣзной дорогой, тѣмъ болѣе, что товары, полученные по этому разсчетному листу, всѣ разнообразные, какъ-то: проволочный гвоздь, желѣзное издѣліе и москательный товаръ. Почему и желательно бы было, чтобы тарифъ на существующихъ желѣзныхъ дорогахъ былъ по возможности однообразенъ. Благодаря такому разнообразію, агенты станцій отправленія никогда почти не дѣлаютъ окончательныхъ разсчетовъ на квитанціяхъ, а дѣлаютъ разсчетъ приблизительный; отсюда новое затрудненіе товаропол учателя, такъ какъ не знаешь навѣрное, сколько нужно послать денегъ на станцію для полученія товара, такъ какъ доборы бываютъ копѣечные и рублевые, для подтвержденія чего я и прилагаю разсчетный листъ, по которому сдѣлано добору 7 рублей и, кромѣ того, изъ котораго рѣшительно ничего не видно, въ которомъ товарѣ сдѣланъ недоборъ и насколько правильно съ меня добрали. Съ выработкою же новаго и однообразнаго тарифа, такихъ явленій легко избѣжать, стоитъ только вмѣнить въ непремѣнную обязанность агентамъ станцій отправленія дѣлать по квитанціямъ разсчетъ окончательный, а не приблизительный, какъ это

дѣлается въ настоящее время, и затѣмъ всѣ недоборы по квитанціямъ относить на неправильно учинившаго разсчетъ агента станціи отправленія, переборы же, буде таковые окажутся, немедленно возвращать товаропол учателю, со взятіемъ съ послѣдняго росписки въ удовлетвореніи, а чтобы грузоотправители и грузополучатели не находились въ невѣдѣніи, по моему убѣжденію, слѣдуетъ, выработавши новый тарифъ и отпечатавъ его въ возможно большомъ количествѣ экземпляровъ, снабдить имъ тѣ станціи, гдѣ онъ болѣе всего можетъ требоваться, и, кромѣ того, вывѣсить на каждой станціи объявленіе—гдѣ и за сколько его желающіе могутъ получить; тогда не будетъ встрѣчаться такихъ недоумѣній, которыя встрѣчаются въ настоящее время.

2. Неудобство какъ грузоотправителя, такъ и грузополучателя заключается въ кражахъ, хотя и небольшихъ, но тѣмъ не менѣе частыхъ, преслѣдовать которыя, по нынѣ заведенному порядку, рѣшительно нѣтъ возможности, потому что это требуетъ очень много хлопотъ и времени, почему всѣ таковыя кражи остаются безъ преслѣдованія, что, очевидно, развиваетъ это ремесло, почему и желательно бы было, чтобы способъ взысканія за мелкія кражи, положимъ хоть до 50 руб., по возможности былъ упрощенъ; по моему убѣжденію, слѣдовало бы за всѣ такія кражи, по составленіи акта, немедленно удовлетворять чрезъ начальника станціи за счетъ виновнаго, виновною же въ этихъ случаяхъ бываетъ артель, которая и должна отвѣчать; эта мѣра благодѣтельно подѣйствовала бы на любителей чужой собственности.

Затѣмъ нельзя пройти совершеннымъ молчаніемъ и такого ненормальнаго порядка вещей, какъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ предъ грузоотправителями за просрочку грузовъ. За всякую просрочку желѣзная дорога отвѣчаетъ только предъ товароотправителемъ или грузоотправителемъ только провозною платою, какъ бы просрочка продолжительна ни была, между тѣмъ какъ грузополучатель рискуетъ иногда всѣми своими средствами. Легко можетъ случиться, что товаръ проданъ къ извѣстному сроку и за хорошую цѣну, между тѣмъ желѣзная дорога, благодаря разсѣянности какого нибудь кассира, который въ накладной отмѣтилъ товаръ, вмѣсто Усмани, куда нибудь на Шахту, и вотъ вы, прождавши цѣлый мѣсяцъ товару, лишились покупателя, ли-

шились и той пользы, которую вы ожидали, и товаръ, совершенно вамъ не нужный, должны принять и сложить у себя; деньги затрачены, товаръ не нужный лежитъ, а нужнаго купить не на что. Вотъ тутъ и вспомянешь подобные порядки! Желѣзная дорога сдала вамъ грузъ, вы претендовали, а получили въ утѣшеніе себѣ нѣсколько жалкихъ рублей въ видѣ провозной платы. По моему убѣжденію, слѣдовало бы желѣзныя дороги въ этихъ случаяхъ, когда они зависятъ не отъ какихъ либо несчастій, а отъ оплошности служащихъ, привлечь къ отвѣтственности предъ товарополучателями за могущіе быть отъ этого убытки, но никакъ не слѣдуетъ оставлять этого на прежнемъ основаніи; этого недостаточно, если желѣзная дорога разсчитаетъ кассира, неправильно написавшаго накладныя, товарополучателю отъ этого не легче, и онъ ни чуть не застрахованъ отъ новой случайности въ этомъ родѣ или просто по винѣ артельщика, пропустившаго кладь мимо, почему и желательно бы было, чтобы интересы торговцевъ были по возможности ограждены отъ этихъ случайностей.

Затѣмъ остается многаго желать и въ пассажирскихъ поѣздахъ. Кому, напр., неизвѣстно, что на желѣзныхъ дорогахъ практикуется безплатный проѣздъ пассажировъ по особому договору съ кондукторами? Съ перваго взгляда на это дѣло такъ, кажется, и сказалъ бы: „да пусть ихъ ѣздятъ кому охота“, а на самомъ-то дѣлѣ выходитъ не такъ: васъ, благодаря этимъ господамъ, стѣсняютъ, къ вашимъ просьбамъ невнимательны, васъ тискаютъ въ вагоны, какъ сельдей въ боченокъ, между тѣмъ какъ для нихъ имѣются свободные вагоны, если въ 3 классѣ тѣсно, ихъ переведутъ во второй, даже въ 1-й классъ и это за половинную противъ васъ плату. Вотъ почему желательно бы было, чтобы это зло было уничтожено, а уничтожить его не трудно, стоитъ только усилить контроль, и оно само собою прекратится, а настоящій контроль рѣшительно безполезенъ. Дѣло въ томъ, что кондуктора заранѣе знаютъ чрезъ телеграфистовъ, гдѣ онъ долженъ контролировать поѣздъ, а если они знаютъ, гдѣ находится контроль, то они, очевидно, и не попадутся. По моему убѣжденію, обществу желѣзныхъ дорогъ, вмѣсто одного, нужно имѣть нѣсколько контролеровъ и чтобы каждый поѣздъ во весь путь сопровождалъ контроль; что за бѣда, если общество желѣзной дороги израсходуетъ на это нѣ-

сколько тысячъ рублей лишнихъ,—можно съ увѣренностію сказать, что оно не останется въ накладѣ, а наоборотъ будетъ съ значительнымъ барышемъ. Этимъ я и оканчиваю мое заявленіе.

№ 57.

Отъ воронежскихъ товароотправителей.

Воронежская губернія, какъ извѣстно, производитъ преимущественно хлѣбные продукты и мясо,—потому и всѣ нижеизложенныя замѣчанія относятся, главнымъ образомъ, къ названнымъ продуктамъ.

Представляя свои соображенія и желанія, просимъ коммиссію обратить вниманіе болѣе всего на безотвѣтственность желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи храненія и срочной доставки товаровъ. Громадные убытки отъ растери и порчи товаровъ, а также отъ несвоевременной доставки хлѣбныхъ грузовъ въ порты всѣмъ извѣстны и повторять ихъ считаемъ излишнимъ.

Исходя изъ той мысли, что желѣзная дорога, захвативъ всю перевозку и уничтоживъ всѣ прежнія перевозочныя средства, обязана дать обществу, по крайней мѣрѣ, хоть тѣ же гарантіи, въ отношеніи цѣлости и срочной доставки товаровъ, какія представляли уничтоженные возчики, мы просимъ коммиссію обратить вниманіе на слѣдующія наши желанія:

1. Слѣдуетъ прибавить крытыхъ платформъ на станціяхъ: Усмань, Графская, Воронежъ, Давыдовка, Подгорная и Михайловка, такъ какъ за недостаткомъ платформъ товары часто складываются въ снѣгъ и грязь и ничѣмъ не покрываются.

2. Полы на платформахъ должны быть сдѣланы въ закрой, чтобъ зерно не просыпалось подъ полъ и не погибало тамъ отъ сырости.

3. Бока платформъ должны быть завѣшаны смоляными крѣпкими брезентами, которые бы поднимались и опускались, смотря по надобности товароотправителей. Безъ этого, какъ бы хорошо ни была устроена платформа, косой дождь, а главное, зимняя мятель, въ одинъ день могутъ испортить массу товаровъ.

4. Въ настоящее время отъ ввоза товара на станцію до погрузки его желѣзная дорога не отвѣчаетъ за порчу и растерю товаровъ, считая товаръ еще какъ бы не принятымъ ею. Въ этомъ отношеніи нужно возложить на желѣзную дорогу отвѣтственность за товаръ съ момента ввоза его на станцію, въ чемъ должна быть выдаваема временная квитанція съ подробнымъ обозначеніемъ рода товара, количества мѣстъ и вѣса, а также засвидѣтельствована исправность укупорки и тары. При нагрузкѣ эти квитанціи должны быть обмѣнены на настоящія съ такими же данными.

5. Въ обращеніи съ товарами при нагрузкѣ дожна соблюдаться наивозможная осторожность, а крючья для нагрузки мѣшковъ должны быть положительно уничтожены и не допускаться ни въ какомъ случаѣ, такъ какъ отъ употребленія ихъ болѣе всего страдаетъ холщевая тара и пропадаетъ товаръ.

6. Когда товаръ, по недостачѣ крытыхъ вагоновъ, грузится въ открытыя платформы, то желѣзная дорога беретъ съ товароотправителя подписку, слагающую съ желѣзной дороги отвѣтственность за порчу отъ вліянія погоды и отъ пожара. Подобныя подписки, какъ вынудительныя, не должны считаться законными и вся отвѣтственность должна оставаться на желѣзной дорогѣ.

7. Всѣ товары, въ настоящее время безсрочные, какъ-то: хлѣбъ, уголь, соль, лѣсъ и проч., должны быть погружены въ пятнадцатидневный срокъ со дня ввоза, и за дальнѣйшую просрочку желѣзная дорога должна отвѣчать штрафомъ, равнымъ штрафу, взимаемому съ товароотправителей за полежалое. Подобное узаконеніе, лучше всякихъ настояній, побудитъ желѣзнодорожныя общества запастись достаточными перевозочными средствами, и правительство будетъ избавлено отъ безконечныхъ жалобъ товароотправителей.

8. Въ настоящее время пріемъ и выдача товаровъ на станціяхъ производится съ 10 час. утра до 4 час. вечера, что крайно затрудняетъ возчиковъ и товароотправителей. Возчики, теряя дорогое для нихъ время, возвышаютъ плату за подвозку товаровъ, и это ложится совершенно излишнимъ начетомъ на перевозную плату. Слѣдуетъ обязать администрацію желѣзной дороги пріемъ и выдачу товаровъ производить зимою съ 8 час. утра до 5 час. вечера, и лѣтомъ съ 7 час. утра до 8 час. вечера, примѣняясь къ мѣстнымъ обычаямъ.

9. Для ускоренія перевозки хлѣбныхъ товаровъ было бы желательно имѣть право перевозить обратно порожніе мѣшки въ поѣздахъ большой скорости за ту же плату (или съ небольшой надбавкой), что и въ поѣздахъ малой скорости.

10. Одно изъ самыхъ главныхъ злоупотребленій желѣзной дороги составляютъ постоянные перебоpы противъ тарифа, вслѣдствіе чего возникаетъ много судебныхъ дѣлъ и тратится много денегъ на судебныя издержки. Кромѣ того, повѣренные желѣзной дороги, пользуясь 35 и 220 ст. уст. гражд. судопр., въ послѣднее время всѣ иски къ желѣзной дорогѣ отводятъ по неподсудности въ мѣстныхъ судебныхъ учрежденіяхъ и заставляютъ обращать иски по мѣсту нахожденія правленій, т. е. въ С.-Петербургъ. Если и прежде, при разбирательствѣ въ мѣстныхъ судахъ, множество претензій оставалось не возбужденными, то теперь и вовсе жителямъ провинціи нѣтъ возможности судиться съ желѣзной дорогой. Въ огражденіе интересовъ товароотправителей и публики можно предложить слѣдующее:

а) Ходатайствовать объ измѣненіи 35 и 220 ст. уст. гражд. судопр. въ томъ смыслѣ, что желѣзнодорожныя общества должны отвѣчать по всѣмъ искамъ, какъ по мѣсту нахожденія правленія, такъ и по мѣсту нахожденія мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ, по желанію истцовъ.

б) При прямомъ сообщеніи отвѣчаетъ за убытки и переборъ какъ дорога, принявшая грузъ, такъ и дорога, выдающая грузъ,— по желанію истцовъ.

в) Тарифы должны быть редактированы ясно и точно, подъ контролемъ министерства путей сообщенія, и утверждаемы министромъ, Провозная плата должна обозначаться въ тарифахъ съ пуда и версты и повагонно, со включеніемъ всякихъ накладныхъ сборовъ и съ указаніемъ платы на каждое отдѣльное количество верстъ. Желательно, чтобы классификація товаровъ по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ была одинакова. Тарифы должны быть вывѣшены на видныхъ мѣстахъ на всѣхъ станціяхъ и обязательно продаваться всѣмъ желающимъ изъ всѣхъ конторъ станцій отправленія.

г) Должно быть обозначено во всѣхъ тарифахъ, что плата за нагрузку и выгрузку взимается одинъ разъ, хотя бы товаръ, при прямомъ сообщеніи, шелъ по нѣсколькимъ дорогамъ и въ дорогѣ гдѣ либо перегружался.

д) О всякихъ дополненіяхъ тарифа публиковать въ мѣстныхъ газетахъ за мѣсяцъ до введенія въ дѣйствіе и вывѣшивать на всѣхъ станціяхъ въ товарныхъ конторахъ.

е) Воспретить публиковать и печатать гдѣ либо, а въ особенности въ квитанціяхъ, не утвержденныя правительствомъ условія перевозки, которыя неопытныхъ отправителей вводятъ въ заблужденіе относительно ихъ законности.

ж) При выдачѣ квитанціи должны быть по прежнему выдаваемы разсчетные листы, представляющіе собою точную копію квитанціи, а не извлеченія изъ квитанцій, безъ означенія провозной платы, какъ дѣлается это съ недавняго времени на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

з) Въ произведенныхъ по квитанціямъ платежамъ желѣзная дорога должна выдавать удостовѣренія съ точнымъ обозначеніемъ рода товара, количества, мѣста отправки и суммы платежа прописью и цифрами.

и) Чтобы отнять у служащихъ на желѣзной дорогѣ охоту безцеремонно начитывать переборы, слѣдуетъ обязать правленія вести особый счетъ суммъ переборовъ и показывать ихъ ежегодно въ отчетахъ и публиковать въ мѣстныхъ газетахъ.

і) Деньги эти должны храниться въ какомъ-либо кредитномъ учрежденіи и, невостребованныя въ теченіе 10 лѣтъ, поступаютъ съ % въ пользу казны *).

к) Желательно, чтобы получатели товара, если ихъ адресъ извѣстенъ, были извѣщаемы о прибытіи товара въ опредѣленный срокъ и за опредѣленную плату, взыскиваемую съ адресата, во избѣжаніе затрудненія справляться ежечасно о приходѣ его товара.

Относительно перевозки рогатаго скота, коего главная станція отправленія есть Усмань, имѣемъ сказать слѣдующее:

1. Въ большей части крытыхъ вагоновъ, въ которыхъ становятъ быковъ, вовсе нѣтъ оконъ, отъ чего въ вагонахъ происходитъ духота, и скотъ ослабѣваетъ.

2. Быковъ становятъ въ вагоны на станціи Усмань въ 2 часа пополудни; отправляютъ же въ 12 час. ночи. Скотъ стоитъ въ вагонахъ 10 час. безъ корму и водопоя.

*) Интересно бы знать, куда до настоящаго времени поступали суммы переборовъ, такъ какъ есть случаи, что одна козлово-воронежско-ростовская желѣзная дорога перебирала ежегодно болѣе 50,000 руб., никогда никому не возвращаемыхъ.

3. На станціи Козловъ-Воронежскій быки стоятъ въ вагонахъ для передачи на козловско-рязанскую желѣзную дорогу отъ 12 до 17 часовъ безъ корму и водопоя: отъ такихъ большихъ простоекъ скотъ теряетъ мясо.

4. Правила, существующія для очищенія и дезинфекціи вагоновъ послѣ каждой перевозки скота, въ настоящее время не исполняются. Бывали примѣры прямаго зараженія въ вагонахъ цѣлыхъ партій скота, бывшаго дотолѣ здоровымъ.

5. Тарифъ перевозки скота слишкомъ дорогъ: съ 1 апрѣля по 1 октября съ каждаго быка берется 8 р. 46 коп., съ октября по 1 апрѣля 11 р. 63 коп.; прежде лѣтній тарифъ былъ 5 р. до Москвы. Мы ходатайствуемъ, чтобы таковой былъ возстановленъ, а для зимняго принять основанія николаевской дороги.

Разстояніе отъ станціи Усмань до станціи Перово (491 верста) везутъ быковъ 55 часовъ. Между тѣмъ какъ отъ Москвы до Петербурга разстояніе 600 верстъ провозная плата съ каждаго быка 9 р. 9 к. и везутъ быковъ 30 часовъ. Проводникамъ съ быками даютъ отдѣльное помѣщеніе въ вагонахъ и въ зимнее время топятъ. На южныхъ же линіяхъ проводникамъ, ѣдущимъ съ быками, не даютъ отдѣльнаго помѣщенія, они помѣщаются вмѣстѣ съ кондукторами на тормазѣ, терпятъ холодъ, въ особенности въ зимнее время, такъ что нѣкоторые изъ проводниковъ отказываются ѣхать; провозную плату берутъ за нихъ полную, по стоимости 3-го класса.

Въ отношеніи пассажировъ можно пожелать:

1. Чтобы давалось болѣе простора въ вагонахъ каждому пассажиру, въ виду большихъ переѣздовъ и медленности ѣзды по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ.

2. Для рабочихъ, ѣдущихъ на заработки въ южный край и обратно, слѣдуетъ предложить желѣзной дорогѣ открыть особый 4-й классъ по удешевленному тарифу, по крайней мѣрѣ въ лѣтнее время.

3. Въ заключеніе нельзя не пожелать болѣе вѣжливаго и деликатнаго обращенія съ публикой желѣзной дороги служащихъ и въ особенности поѣздной прислуги.

Для устраненія на будущее время, по возможности, непорядковъ

и для доставленія публикѣ средства заявлять и поддерживать свои нужды передъ властями, желательно бы установленіе особаго органа, примѣрно, въ слѣдующей формѣ:

Товароотправителямъ предоставляется избирать, по мѣрѣ надобности и на сроки, по ихъ усмотрѣнію, особыхъ представителей своихъ интересовъ на каждую изъ станцій отправленія; избраніе это производится по заявленіямъ не менѣе пяти лицъ изъ крупныхъ отправителей или получателей, подъ наблюденіемъ и предсѣдательствомъ мѣстнаго городскаго головы. О днѣ и мѣстѣ, назначенномъ для выборовъ, избиратели, т. е. торговцы, оповѣщаются заблаговременно (не менѣе какъ за 15 дней). Въ выборахъ имѣютъ право участвовать всѣ извѣстные городскому головѣ товароотправители или получатели, могущіе представить доказательство отправленія или принятія на свое имя товаровъ въ текущемъ году не менѣе какъ на десять вагоновъ.

Избраннымъ лицамъ присвоивается званіе депутата отъ товароотправителей; они утверждаются министромъ путей сообщенія на сроки, какіе будутъ опредѣлены при самомъ избраніи, и на время пребыванія въ названной должности пользуются одинаковыми правами съ правительственными инспекторами, по отношенію къ наблюденію за правильностью товарнаго движенія. Подробности ихъ правъ и обязанностей излагаются въ инструкціи отъ правительства. Въ мѣстностяхъ, гдѣ, согласно вышеизложенному, учредятся подобныя должности, установляются, попеченіемъ городскихъ головъ, періодическіе съѣзды товароотправителей и получателей, какъ для повѣрки дѣятельности депутатовъ, такъ и для производства новыхъ выборовъ (Примѣръ съѣзда каменноугольныхъ промышленниковъ въ Ростовѣ).

Подписали городской голова и 22 товароотправителя.

№ 58.

Отъ гражданъ города Воронежа.

1. Мы полагаемъ необходимымъ: установить открытіе станцій съ 1 апрѣля по 31 августа съ 6 часовъ утра до 6 часовъ вечера, а съ 1 сентября по 31 марта съ 8 часовъ утра до 4 часовъ вечера, о чемъ должны быть вывѣшены объявленія на видныхъ мѣстахъ товарныхъ станцій. Во время открытія станцій долженъ быть вывѣшиваемъ флагъ и за полчаса до закрытія всѣ работающіе на товарномъ дворѣ должны быть извѣщаемы сигналомъ посредствомъ свистка или колокола для того, чтобы ко времени закрытія станціи начатыя работы могли быть приведены къ концу.

2. Признавая въ существѣ не только полезнымъ, но и необходимымъ установленіе очереди въ отправкѣ грузовъ, мы не лишнимъ считаемъ указать на то, что назначеніе времени ввоза товара и отправки его, по усмотрѣнію гг. начальниковъ станцій или кассировъ, могутъ вести къ значительнымъ злоупотребленіямъ, а потому на случай усиленной отправки грузовъ полагали бы полезнымъ:

а) Опредѣлить, какіе именно грузы и въ какомъ количествѣ должны быть отправляемы преимущественно предъ другими грузами, въ случаѣ чрезмѣрнаго скопленія грузовъ на линіи.

б) Въ какой степени каждая линія должна располагать подвижнымъ составомъ и вообще всѣми средствами для перевозки грузовъ, т. е. какое именно количество груза можетъ быть ежедневно отправляемо со всѣхъ станцій линій въ прямомъ и внутренномъ сообщеніяхъ.

Въ случаѣ скопленія грузовъ въ количествѣ, превышающемъ трехдневный размѣръ возможной отправки, обязать дороги печатать ежедневные бюллетени, до окончательной перевозки скопившагося груза, съ подробнымъ поясненіемъ—вслѣдствіе какихъ причинъ образовалось скопленіе груза, сколько и гдѣ въ данный моментъ находится неотправленнаго груза, откуда и сколько отправлено, куда и сколько подвезено вновь, сколько остается къ

перевозкѣ и какія мѣры принимаются дорогою для удовлетворенія потребности перевозки. Означенные бюллетени въ тотъ же день должны быть безплатно раздаваемы отправителямъ и посылаемы въ думу и городскую управу.

При отсутствіи подобныхъ извѣщеній, движеніе грузовъ должно быть признано нормальнымъ, и никто изъ агентовъ не вправѣ допускать замедленія въ отправкѣ или пріемѣ груза на станцію.

Вообще же стѣсненіе отправителей относительно ввоза товаровъ на станцію не должно быть допускаемо, а въ случаѣ крайней необходимости въ этомъ закрытіе ввоза товаровъ на станцію можетъ быть сдѣлано не иначе, какъ съ разрѣшенія г. министра путей сообщенія, съ непремѣннымъ объявленіемъ по всѣмъ станціямъ дороги и опубликованіемъ о томъ въ мѣстныхъ газетахъ, не позже какъ за двѣ недѣли до закрытія съ подробнымъ указаніемъ, какія именно станціи и на какой срокъ закрыты для пріема.

3. Нынѣ существующій срокъ доставки товаровъ въ поѣздахъ большой и малой скорости не только слишкомъ медленъ, но въ добавокъ является крайне неопредѣленнымъ, ибо въ сущности, на большинствѣ дорогъ, срокъ доставки расчитывается не со времени ввоза товара на станцію, а со времени выдачи квитанціи, которая пишется и выдается нерѣдко уже послѣ отправки товара, да въ добавокъ еще, дороги всегда стараются присчитывать къ опредѣленному сроку для доставки по нѣскольку дней для нагрузки, выгрузки, передачи товара съ одной дороги на другую, въ виду чего мы полагали бы полезнымъ: при нормальномъ движеніи грузовъ, время пріема груза опредѣлить днемъ ввоза товара на станцію и установить срокъ поставки въ поѣздахъ малой скорости по разсчету не менѣе 200 верстъ въ сутки, при чемъ излишекъ разстоянія до 50 верстъ включительно не считать, а болѣе 50 верстъ считать за 200; такимъ образомъ, для перевозки грузовъ на разстояніи 450 верстъ должно полагаться двое сутокъ, а на разстояніи 475 верстъ—трое сутокъ; къ этому сроку можно будетъ причислить одни сутки на нагрузку и не причислять къ сроку доставки какихъ бы то ни было задержекъ для передачи съ одной дороги на другую; самый же срокъ доставки грузовъ, идущихъ въ прямомъ сообщеніи, разсчитывать не по протяженію каждой дороги отдѣльно, а по общему разстоянію,

которое долженъ пройти грузъ, хотя бы по нѣсколькимъ совершенно различнымъ дорогамъ. Тотъ же самый срокъ доставки долженъ быть установленъ и въ то время, когда на какой-либо дорогѣ случилось чрезмѣрное скопленіе грузовъ, но въ этомъ послѣднемъ случаѣ время пріема груза къ отправкѣ должно опредѣляться не днемъ ввоза товара на станцію, а днемъ наступившей очереди для отправки извѣстной партіи груза.

Срокъ доставки въ поѣздахъ большой скорости опредѣлить дѣйствительнымъ пробѣгомъ поѣздовъ по росписанію, обусловивъ моментъ отправки съ первымъ отходящимъ, послѣ пріема груза, поѣздомъ большой скорости, не допуская при этомъ никакихъ причисленій къ сроку доставки этихъ грузовъ времени на передачу съ одной дороги на другую, а время для нагрузки и выгрузки опредѣлить не болѣе одного часа.

Размѣръ вознагражденія за несрочную доставку, независимо отъ того, случились ли или нѣтъ чрезъ это какія-либо коммерческія потери для отправителей или получателей груза, должно опредѣлить размѣромъ 10% провозной платы за каждыя посроченныя сутки, не лишая при этомъ отправителя или получателя права, въ случаѣ происшедшихъ отъ несрочной доставки убытковъ, требовать таковые установленнымъ порядкомъ, помимо вышеопредѣленнаго вознагражденія.

4. На большей части станцій желѣзныхъ дорогъ, при ввозѣ груза на станціи, отправителямъ указывается обыкновенно лишь только мѣсто для склада товара, и агенты дороги, не выдавая никакихъ документовъ въ принятіи товара, ставятъ въ необходимость отправителей, въ теченіи весьма продолжительнаго времени, самимъ заботиться о сохраненіи ввезеннаго на станцію груза и отъ пропажи, и отъ порчи; такой порядокъ, конечно, не можетъ быть названъ правильнымъ, а потому мы находимъ необходимымъ обязать общества желѣзныхъ дорогъ при самомъ ввозѣ товара на станціи принимать его по накладной отправителя, взвѣшивать, оказавшійся вѣсъ означать въ накладной и возвращать накладную лицу, сдающему грузъ, за подписью агента дороги. Предъявителю такой накладной въ конторѣ станціи отправленія товара должна выдаваться квитанція съ полнымъ разсчетомъ провозной платы и съ обозначеніемъ или накладной, по которой товаръ принятъ къ отправкѣ, или

же количества объявленной стоимости, вѣса, №№ и марокъ отдѣльныхъ мѣстъ. Каждая квитанція должна быть выдаваема съ обозначеніемъ времени пріема товара на станцію и, согласно заявленія въ накладной, писаться или на предъявителя, или на имя указаннаго въ накладной лица, съ означеніемъ адресовъ какъ отправителя, такъ и получателя груза.

5. Принимая грузъ для доставки, желѣзныя дороги должны безусловно охранять его отъ утраты или порчи съ момента принятія до момента выдачи товарохозяину, а потому всѣ обязанности относительно правильной погрузки, выгрузки, склада на погрузныя платформы, покрытіе въ нужныхъ случаяхъ брезентами и всѣ другія мѣры предохраненія груза въ пути и на станціяхъ всецѣло должны лежать на обязанности желѣзной дороги безъ всякой особой за это платы со стороны отправителя или получателя груза.

6. Для сданныхъ къ отправкѣ грузовъ, по требованію отправителя или получателя, предъявляющаго квитанцію, должно быть допущено какъ измѣненіе мѣста первоначальнаго назначенія, такъ и обратное возвращеніе груза на мѣсто отправленія, со взиманіемъ за провозъ не свыше слѣдуемой по тарифу платы. Такія требованія отправителей должны быть обусловливаемы подачей особыхъ заявленій, съ приложеніемъ подлинной квитанціи, которая, по сдѣланіи на ней надписи относительно требуемаго измѣненія, должна быть возвращаема лицу, предъявившему квитанцію, а заявленіе остается въ рукахъ агентовъ дороги, какъ документъ, подтверждающій правильность дѣйствій относительно назначенія груза.

7. Въ случаѣ задержки груза въ пути по какимъ-либо причинамъ болѣе 3-хъ дней сверхъ опредѣленнаго срока для доставки, обязать дороги о таковой задержкѣ немедля доставлять свѣдѣнія на станціи отправленія и назначенія груза.

8. Выдача груза на станціяхъ назначенія должна производиться въ порядкѣ пріема товара къ отправкѣ, т. е. съ провѣркою по квитанціи или накладной числа мѣстъ, №№ марокъ и вѣса. Въ случаѣ оказавшагося поврежденія или недостачи клади, обязать дороги составлять акты по опредѣленной формѣ, съ непремѣннымъ обозначеніемъ въ нихъ, по какой квитанціи, подъ какими №№ и литерами и какой стоимости мѣстъ не оказалось при полученіи, или какія именно мѣста оказались испорченными, въ чемъ заключалась порча, насколько товаръ потерялъ цѣнность отъ порчи, остался ли испорченный товаръ не взятымъ получателемъ, или же выданъ ему при условіи вознагражденія за порчу въ извѣстномъ размѣрѣ по оцѣнкѣ экспертовъ или по заявленію получателя. Въ случаѣ возникшаго спора противъ суммы убытковъ отъ порчи и необходимости опредѣлить сумму убытка чрезъ посредство свѣдущихъ людей, всѣ расходы по вывозу этихъ людей возложить на дорогу.

9. Срокъ безплатнаго храненія прибывшаго на станцію груза необходимо установить не менѣе 7 сутокъ со дня, въ который, по разсчету срока доставки, грузъ долженъ прибыть на мѣсто назначенія. Если бы въ теченіи опредѣленнаго выше срока товаръ остался не принятымъ, то обязать станцію назначенія тотчасъ же сообщать о непринятіи товара на станцію отправленія для надлежащаго извѣщенія товароотправителя; за таковыя извѣщенія предоставить дорогамъ право взимать съ отправителей или получателей плату въ размѣрѣ стоимости посылки заказнаго письма, но не иначе, какъ по предъявленіи извѣщенія или квитанціи въ сдачѣ онаго на почту.

За храненіе грузовъ сверхъ выше опредѣленнаго срока предоставить дорогамъ право взимать плату въ размѣрѣ не болѣе одной копѣйки съ пуда въ мѣсяцъ.

10. Въ случаѣ недостачи при выдачѣ груза цѣнныхъ мѣстъ, вмѣнить въ обязанность обществъ желѣзныхъ дорогъ какъ о принятіи мѣръ къ розыску неоказавшагося товара, такъ и о результатѣ розыска немедля сообщать отправителю и получателю груза по указанному въ квитанціи адресу.

11. Вмѣнить въ обязанность обществъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы, по желанію отправителя, выраженному въ накладной, станціи назначенія выдавали товаръ получателю не иначе, какъ по полученіи съ него извѣстной суммы денегъ (наложеннаго платежа) въ пользу отправителя, съ уплатою за коммиссію въ пользу желѣзныхъ дорогъ не болѣе $1/4\%$ съ суммы наложеннаго платежа. Наложенный платежъ не долженъ ограничиваться никакими крайними размѣрами, съ тѣмъ, что если платежъ будетъ менѣе 40 руб., то чтобы коммиссіонная плата не была менѣе 10 к. Крайній срокъ для уплаты товароотправителю взысканнаго съ получателя наложенна-

го платежа опредѣлить не болѣе 7 дней со дня полученія денегъ станціею выдачи товара.

12. Отвѣтственность обществъ желѣзныхъ дорогъ предъ отправителемъ или получателемъ грузовъ за недостачу или порчу грузовъ опредѣлить на основаніи существующихъ узаконеній съ предоставленіемъ права предъявленія исковъ безразлично какъ къ обществу дороги, принявшей грузъ для отправки, такъ и къ обществу дороги, выдающей грузъ, и, наконецъ, къ обществу дороги, на которой случилась пропажа или порча груза, при чемъ предъявленіе исковъ противъ того или другаго общества должно быть предоставлено усмотрѣнію истца по мѣсту нахожденія правленія, управленія и станціи отправленія или назначенія груза, или же, наконецъ, мѣстности, гдѣ совершилось или обнаружилось несчастіе.

№ 59.

Воронежскаго купца Михаила Антоновича Воищева.

Симъ имѣю честь донести, что отправляемую мною изъ Царицына на станцію Воронежъ и прочія станціи козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги соль насыпью въ вагонахъ, количествомъ до 500 вагоновъ въ годичное время, нагрузка и выгрузка которой производится отъ меня наемными рабочими, артель же желѣзныхъ дорогъ, какъ здѣшней, такъ и грязе-царицынской, не нагружаетъ и не выгружаетъ оную, а между тѣмъ за выгрузку и нагрузку деньги, въ количествѣ 2 р. 10 коп. за вагонъ, причитываетъ къ провозной платѣ въ каждой квитанціи на полученіе отправленной соли и получаетъ оныя на станціи назначенія.

Находя объясненныя мною дѣйствія неправильными, я покорнѣйше прошу обратить вниманіе на оныя.

№ 60.

Нижне-Кисляйской конторы князя Александра Илларіоновича Васильчикова (ст. Шестаково, воронежск. губ.).

На предложенные подкоммиссіей вопросы, отъ 18 августа 1879 года за № 741, нижне-кисляйская контора имѣетъ честь отвѣтить:

1. Необходимо устранить возможность для желѣзныхъ дорогъ дѣлать переборы въ тарифѣ за грузы. Одна контора князя Васильчикова, при отправкѣ сахара въ Москву, случалось, что переплачивала до 800 рублей. Были случаи, что, при нагрузкѣ товара, выдавали разсчетные листы: значилась по разсчету сумма одна, а съ товаропол учателя взималась другая, подъ предлогомъ какого-то дополнительнаго платежа, дѣлаемаго контролеромъ и нигдѣ неопубликованнаго. Наводить справки по этому поводу въ такомъ лабиринтѣ, какъ желѣзнодорожныя учрежденія, невозможно и сопряжено съ большими трудностями и неудобствами, въ особенности когда товаръ слѣдуетъ чрезъ нѣсколько дорогъ, принадлежащихъ разнымъ обществамъ, причемъ и самый срокъ (трехмѣсячный) для заявленія претензій товароотправителя по вышеозначеннымъ обстоятельствамъ слишкомъ малъ и желательно было бы увеличить срокъ до года, ибо при справкахъ потребуется гораздо болѣе того времени, которое назначено и по истеченіи котораго товароотправитель лишается права на полученіе отъ дороги перебранныхъ ею денегъ.

Контрольному отдѣленію слѣдовало бы вмѣнить въ строгую обязанность, чтобы оно своевременно усматривало и предупреждало не объ однихъ только недоборахъ, какъ это дѣлается теперь, но также о переборахъ, и таковые возвращать немедленно, не зачисляя въ пользу желѣзной дороги. Изъ товароотправителей много бываетъ людей, совершенно незнакомыхъ съ желѣзнодорожными законами, и при платежѣ денегъ они полагаются на совѣсть желѣзнодорожнаго начальства, которое, къ сожалѣнію, или невнимательно относится къ выводу разсчетовъ, или пользуется незнаніемъ товароотправителей, и налагаетъ самопроизвольную плату. Благодаря всему этому, деньги перебираются и въ особенности съ тѣхъ, которые,

отправивъ одновременно свой товаръ, не имѣютъ возможности предявлять своихъ претензій, а время не позволяетъ оставаться здѣсь и ожидать того вождѣленнаго времени, которое изыщетъ желѣзнодорожное начальство для удовлетворенія товароотправителя.

2. Желательно было бы, чтобы всякое измѣненіе тарифа и вообще желѣзнодорожнаго устава было опубликовано въ одномъ какомъ-либо органѣ. Кромѣ того, вывѣшивать на каждой станціи на видномъ мѣстѣ объявленія.

3. Недостатокъ подвижнаго состава на воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ заставлялъ лежать товаръ по цѣлымъ мѣсяцамъ, и приходилось, во избѣжаніе расхищеній, нанимать и ставить рабочихъ для караула.

Точно также ощущается сильный недостатокъ въ пакгаузахъ грузовыхъ, крытыхъ и не крытыхъ платформахъ, почему товарамъ приходится лежать на открытомъ воздухѣ и претерпѣвать порчу и потерю отъ разныхъ случаевъ.

5. Нагрузка и выгрузка товаровъ производится чрезвычайно медленно на станціи Лиски, и товароотправителю приходится иногда нанимать отъ себя рабочихъ за высокую цѣну, что случалось и съ конторою князя Васильчикова при отправкѣ сахара.

6. Были случаи убыли сахара, отправляемаго конторою со станціи Лиски въ Москву, отъ расхищенія во время пути, но изслѣдованія этихъ случаевъ не было по причинѣ трудности, съ какою сопряжено какое бы то ни было начатое съ желѣзнодорожнымъ управленіемъ дѣло.

7. Хотя на воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ очереди между товароотправителями и существуютъ, тѣмъ не менѣе не всегда это правило выполняется, и для людей, мало знакомыхъ съ желѣзнодорожными порядками, много бываетъ труда и хлопотъ добиться отправки товара. Для правильнаго соблюденія очереди слѣдовало бы на станціи завести книгу, тогда могли бы сами товароотправители записывать свои грузы по порядку ихъ поступленія на станцію.

8. Часто бываютъ случаи, что на купленный пассажиромъ билетъ хотя и не отказываютъ въ полученіи мѣста, но по недостатку пассажирскихъ вагоновъ и происходящей отъ того тѣсноты приходится совершать путешествіе стоя.

9. Слѣдовало бы строго воспретить служащимъ при станціи

превращать залы и комнаты, предназначенныя для пассажировъ, въ свои спальни и квартиры.

Желательно было бы, что бы гг. пассажирамъ, пріѣзжающимъ на станцію Лиски съ вечернимъ поѣздомъ, было позволено оставаться въ вокзалѣ до утра, такъ какъ при этой станціи не имѣется порядочной гостинницы и въ ночное время не всегда возможно достать лошадей.

Подписалъ главноуправляющій Фонъ-Штейнъ.

№ 61.

Управляющаго имѣніями и заводами въ воронежской губерніи, павловскаго уѣзда, тайнаго совѣтника графа Ивана Александровича Апраксина, инженеръ-технолога Эдуарда Ивановича Герке.

Нахожу неудобнымъ:

1. Что тарифъ на сахарный песокъ по разнымъ линіямъ неодинаковъ, большая часть дорогъ за сахаръ беретъ плату по 3-му классу, между тѣмъ козлово-воронежско-ростовская беретъ плату по 2-му классу, и, отправляя сахаръ по разнымъ направленіямъ, трудно провѣрить правильность взиманія провоза. При отправленіи сахарнаго песку въ Пензу, съ меня брали и берутъ постоянно лишнее, затѣмъ провозъ по 2-му классу слишкомъ великъ, такъ что мнѣ приходилось нѣсколько транспортовъ отправлять зимнимъ путемъ прямо на подводахъ, и провозъ обходился пятью копѣйками дешевле, чѣмъ по желѣзной дорогѣ, не смотря на то, что заводъ отъ станціи желѣзной дороги отстоитъ всего 45 верстъ, а до Пензы 785 верстъ.

2. Провозная плата по козлово-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ за спиртъ велика, тоже и за зерновой хлѣбъ, такъ что при продажѣ этихъ продуктовъ всегда находишься въ большомъ затрудненіи, и ихъ надо везти въ Ростовъ.

3. Подвижной составъ слишкомъ малъ, и товарамъ часто приходится долго лежать на станціяхъ, а потому опасно брать срочную доставку.

4. Срокъ обжалованія объ опаздываніи товаровъ большой скорости слишкомъ коротокъ, въ особенности для товарополучателей, проживающихъ въ селѣ, куда, при нашихъ плохихъ сообщеніяхъ, запаздываютъ почты по нѣсколько дней, во время разлива даже недѣлю не ходятъ; я, напримѣръ, получаю товары на станціи Сагуны, 45 верстъ отъ завода, и часто, по невозможности переправы черезъ Донъ, не могу получить извѣстія о днѣ прибытія товара и жалобу не могу послать по нехожденію или опаздыванію почты, по случаю разлива рѣкъ или слишкомъ плохихъ дорогъ.

5. По той же причинѣ приходится часто много платить за полежалое, ибо срокъ тоже коротокъ, тѣмъ болѣе, что желѣзная дорога повѣстокъ о прибытіи товара никакихъ не посылаетъ, а получателю, живя далеко отъ станціи, въ селѣ, за какою либо рѣкою, трудно постоянно справляться о днѣ прибытія товара.

6. За переборъ платы выше тарифа слѣдуетъ штрафовать лицо, взявшее лишнее, наравнѣ съ недоборомъ, иначе, какъ теперь и дѣлается, лицо, принимающее товары, опасаясь отвѣтственности только за недоборъ, всегда лучше беретъ лишнее, такъ какъ за это ничѣмъ не отвѣчаетъ, но вѣдь это есть тоже своего рода обчетъ, тѣмъ болѣе, что, при многочисленности тарифовъ, отправителю трудно и не всякому возможно провѣрить вѣрность платы, онъ довѣряетъ дорогѣ.

7. Провозную плату за каменный уголь слѣдуетъ понизить, дабы дать возможность заводчикамъ вмѣсто дровъ (истребленія лѣсовъ) употреблять уголь.

№ 62.

Острогожскихъ купцовъ, табачныхъ фабрикантовъ Петра Алексѣевича Жалина, Павла Ивановича Плахтюрина и Василія Алексѣевича Поздоровкина.

Согласно объявленія Высочайше утвержденной подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района о доставленіи какъ административными, а также и частными лицами замѣчаній, соображеній и свѣдѣній, могущихъ служить къ разъясненію причинъ неудобствъ или неудовлетворительнаго въ чемъ-либо по товарному или пассажирскому движенію состоянія желѣзныхъ дорогъ,— мы, какъ товароотправители по воронежско-ростовской, тамбово-саратовской и грязе-царицынской желѣзнымъ дорогамъ, табачные фабриканты русскаго произрастенія, имѣющіе сбытъ въ районѣ означенныхъ дорогъ, а болѣе къ г. Ростову-на-Дону и далѣе до Владикавказа, находимъ неудобства въ нижеслѣдующемъ:

До 1876 года обандероленный русскій табакъ (въ настоящее время, согласно табачнаго устава 1878 г., называется „махорка") перевозился по второму классу, а съ 1876 г. почему-то правленія желѣзныхъ дорогъ сдѣлали распоряженіе—перевозить этотъ же самый табакъ русскаго произрастенія по первому классу съ названіемъ „табачными издѣліями", почему, въ ноябрѣ 1876 года, мы обратились съ просьбою въ воронежско-ростовское правленіе сдѣлать намъ снисхожденіе—перевозить русскій обандероленный табакъ по второму классу, указывая, что таковаго табачнаго груза идетъ изъ Острогожска, не включая Воронежа, отъ насъ, трехъ фабрикантовъ, только до Ростова въ годичное время до 60,000 пуд. и до прочихъ станцій этой же дороги до 20,000 пудовъ, въ противномъ случаѣ мы вынуждены будемъ отправлять на фурахъ, но въ таковомъ просимомъ нами снисхожденіи правленіе совершенно отказало.

Соображаясь съ тѣмъ, что если правленіе обратило вниманіе и смѣшало турецкій и русскій табаки (такъ какъ турецкій обандероленный табакъ перевозится по первому классу), то, по нашему мнѣнію, такое стѣсненіе совершенно неправильно именно по-

тому, что стоимость турецкаго обандероленнаго табаку за пудъ отъ 24 до 100 рублей, а русскій обандероленный табакъ стоитъ отъ 3 руб. 50 коп. до 4 руб. за пудъ; такое сравненіе, кажется, невозможно допустить къ одинаковой перевозкѣ, почему мы уже третій годъ какъ отправляетъ до Ростова, Саратова и Царицына на фурахъ, запасаясь въ лѣтнее время годичной пропорціей сбыта, соблюдая свой интересъ, такъ какъ по желѣзной дорогѣ, считая по первому классу, взимаютъ по 37 коп. до Ростова, что съ подвозками составляетъ по 52 коп. съ пуда, а фуры нанимаемъ отъ 25 до 30 коп. съ пуда, такъ что при отправкѣ по желѣзной дорогѣ провозъ намъ стоитъ вдвое дороже, до Царицына же желѣзная дорога взимаетъ 67 коп. съ пуда, тогда какъ фуры везутъ 30 коп. съ пуда. На такое обстоятельство какой же товароотправитель не обратитъ вниманія, хотя для товароотправителей и лучше и удобнѣе отправлять по желѣзнымъ дорогамъ, но переплачивать вдвое едва-ли кто согласится. Напримѣръ, намъ, при стотысячной отправкѣ груза, приходится переплачивать отъ 25 до 30 тысячъ рублей, что составляетъ можетъ быть единственную нашу пользу. Имѣя въ виду еще то обстоятельство, что отправка у насъ болѣе бываетъ въ лѣтнее время, начиная съ апрѣля и по октябрь, въ каковое время означенныя желѣзныя дороги имѣютъ застой въ перевозкѣ грузовъ, съ октября же и по апрѣль начинается усиленная перевозка по желѣзнымъ дорогамъ другихъ товаровъ, мы же въ таковой періодъ времени отправляемъ только четвертую часть табачнаго груза.

Излагая означенное неудобство, имѣемъ честь покорнѣйше просить Высочайше утвержденную подкоммиссію принять въ соображеніе настоящее наше заявленіе и не оставить своимъ вниманіемъ, при чемъ имѣемъ честь присовокупить, что, принимая въ соображеніе цѣнность означеннаго товара, можно даже допустить къ перевозкѣ русскій обандероленный табакъ по третьему классу, и тогда бы правленіе дороги ничего бы здѣсь не могло терпѣть убытковъ, кромѣ естественной пользы, а намъ представилась бы возможность къ большему развитію табачной промышленности, тѣмъ болѣе, что табачная промышленность сопряжена съ доходными интересами казны.

№ 63.

Товароотправителей по линіи козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, живущихъ въ слободѣ Марковкѣ, старобѣльскаго уѣзда.

Опытъ прежнихъ лѣтъ доказалъ, что линія козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги не удовлетворяетъ своему назначенію и вслѣдствіе того всякаго рода торговля приходитъ въ упадокъ, повліявшій сильно на народное благосостояніе. Убивъ гужевую перевозку грузовъ, желѣзная дорога не принесла и сама существенной выгоды населенію; задержка товаровъ на станціяхъ, доходившая иногда до 5 мѣсяцевъ, разорила нѣкоторыхъ изъ отправителей грузовъ и сдѣлала ихъ несостоятельными, и, кромѣ того, правила желѣзныхъ дорогъ, обезпечивая лишь свои интересы, тяжело отзываются на отправителяхъ грузовъ и пассажирахъ.

Въ виду сего, мы, нижеподписавшіеся, осмѣливаемся представить на благоусмотрѣніе подкоммиссіи свои соображенія:

1. Существующіе нынѣ на товарныхъ платформахъ желѣзныхъ дорогъ десятичные вѣсы неудобны для товароотправителей, потому что большинство ихъ незнакомы съ таковыми, и, кромѣ того, вѣсы эти, подвергаясь скорой порчѣ, бываютъ почти всегда неправильны; поэтому необходимо установить принятые въ торговлѣ вообще вѣсы съ коромысломъ, могущіе вѣсить 50 пудовъ, и обязать управленія принимать и сдавать грузы непремѣнно на вѣсъ, безъ взиманія за это платы.

2. Предоставить право товаропoлучателямъ, прежде взноса слѣдующей съ нихъ провозной платы, производить осмотръ принимаемаго товара, и буде окажется недостатокъ таковаго или поврежденіе, то, по составленіи надлежащаго акта и приведеніи въ извѣстность причиненнаго убытка, вознагражденіе удерживать изъ провозной платы, а при недостаткѣ требовать доплаты существующимъ порядкомъ.

3. Для желѣзныхъ дорогъ не опредѣленъ срокъ, въ который онѣ обязаны были бы отправлять со станцій принятый отъ товароотправителей грузъ, а между тѣмъ были случаи, когда товаръ ле-

жалъ на станціяхъ до отправленія до 5 мѣсяцевъ. Если установлены сроки для пріема грузовъ со станціи назначенія и съ пропустившихъ срокъ взыскивается опредѣленная пеня, то справедливо было бы и безотложно необходимо назначить срокъ, далѣе котораго и желѣзныя дороги не имѣли бы права задерживать грузы, послѣ чего подвергать ихъ вычету извѣстнаго процента изъ провозной платы и буде отъ задержки товаровъ произойдутъ убытки, то предоставить право отыскивать таковые судебнымъ порядкомъ.

4. Всякаго рода иски къ правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, вытекающіе изъ отправленія грузовъ, подчинить вѣдѣнію общихъ судебныхъ учрежденій не по мѣсту нахожденія правленій желѣзныхъ дорогъ, а по нахожденію станціи, гдѣ причиненъ убытокъ товарохозяевамъ.

5. Управленія желѣзныхъ дорогъ не отвѣчаютъ предъ пассажирами за несвоевременное движеніе пассажирскихъ поѣздовъ, пассажиръ же, взявшій билетъ, но не поѣхавшій по какой-либо причинѣ, лишается права проѣзда въ другомъ поѣздѣ, то справедливо было бы опредѣлить причины, когда пассажиръ, взявшій билетъ на мѣсто въ вагонѣ, но не поѣхавшій съ отходящимъ поѣздомъ, имѣлъ бы право проѣзда по тому же билету при слѣдующихъ поѣздахъ, такъ какъ онъ, заплативъ деньги, не пользовался мѣстомъ въ вагонѣ.

6. Товарныя платформы по линіи желѣзной дороги очень малы и не могутъ всегда помѣщать всѣхъ привозимыхъ туда грузовъ и устроены очень дурно, напримѣръ: вымощены булыжникомъ, въ которомъ всегда бываетъ сырость, служащая порчею хлѣбамъ; по краямъ замачиваетъ дождь, а зимою снѣгъ проноситъ чрезъ всю платформу; брезенты не всегда бываютъ.

7. Погрузка и выгрузка товаровъ производится весьма небрежно, въ особенности по небрежности рабочихъ артелей разбиваются мѣшки съ зерновымъ хлѣбомъ, отчего на мѣстахъ пріемки бываютъ недостатки хлѣба до 30 пудовъ въ вагонѣ.

8. На станціяхъ, находящихся внѣ населенныхъ мѣстностей, дозволить пассажирамъ и товароотправителямъ проживать извѣстное время въ зданіяхъ станцій.

9. Тарифъ по роду товаровъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ установить одинаковый.

10. Уменьшить плату за нагрузку и выгрузку товаровъ.

11. За грузы, отправляемые по линіи желѣзной дороги далѣе станціи Воронежъ, взимаютъ плату за всю линію до названной станціи; между тѣмъ грузовые вагоны со станціи Раздѣльной, находящейся ближе Воронежа на 7 верстъ, слѣдуютъ далѣе; справедливо было бы за это разстояніе не взимать платы.

12. На станціяхъ желѣзныхъ дорогъ необходимо устроить скотные дворы и водопои для скота въ извѣстныхъ мѣстахъ; въ вагонахъ, въ которые грузится скотъ, вмѣсто дверей слѣдуетъ имѣть рѣшетки.

13. Хлѣбный спиртъ, на провозъ котораго имѣются провозныя свидѣтельства, выдаваемыя акцизнымъ управленіемъ, съ обозначеніемъ количества ведеръ, принимать и сдавать не по вѣсу, а по количеству ведеръ, и убытокъ, причиняемый недостачею, вознаграждать по цѣнности товара за ведро; при перевозкѣ спиртъ грузить обязательно въ крытые вагоны,—это избавило бы товароотправителей отъ убытковъ, причиняемыхъ воровствомъ спирта.

14. Въ установленный для пробѣжки товарныхъ вагоновъ 125 верстный суточный срокъ грузы очень рѣдко доставляются на мѣсто назначенія; подтвердить управленіямъ о точномъ исполненіи ихъ, и по справедливости такія причины, какъ скопленіе грузовъ и поврежденіе вагоновъ, не могутъ освобождать управленіе отъ вычета извѣстнаго процента изъ провозной платы.

15. Для устраненія безпорядковъ, происходящихъ отъ неправильнаго примѣненія правилъ желѣзныхъ дорогъ, желательно было бы, чтобы лица, служащія по станціямъ, были вполнѣ знакомы съ существующими правилами, ибо были, напримѣръ, случаи начисленія по квитанціямъ излишней провозной платы, которую всегда взыскиваютъ при выдачѣ товаровъ и не возвращаютъ уплатившимъ ее, тогда какъ недопоказанное по квитанціямъ количество денегъ всегда взыскивается на станціяхъ назначенія, безъ чего не выдаютъ и товаровъ. 1879 года сентября 16 дня.

Слѣдуетъ 14 подписей.

№ 64.

Милостивый государь, князь Сергѣй Васильевичъ.

При свиданіи нашемъ въ Новочеркасскѣ, вашему сіятельству угодно было не только благосклонно выслушать мои объясненія, но и поручить мнѣ изложить ихъ письменно. Вмѣстѣ съ тѣмъ одно изъ сопровождавшихъ васъ лицъ выразило желаніе, чтобы при моемъ объясненіи было приложено какъ можно болѣе фактическихъ доказательствъ произвольныхъ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ при разсчетахъ ихъ съ товароотправителями. Я и намѣревался поступить такимъ образомъ, но, по зрѣломъ размышленіи, пришелъ къ мысли, что доказательства, которыя я могъ бы представить, просто потонутъ въ морѣ тѣхъ, которыя у васъ уже имѣются. Поэтому я рѣшился ограничиться простымъ изложеніемъ моей мысли, да и не моей только, а очень многихъ. Мнѣ извѣстно, что та же самая мысль была изложена вашему сіятельству на съѣздѣ углепромышленниковъ въ Новочеркасскѣ. Мысль эта заключается въ измѣненіи подсудности. Вамъ извѣстно, что, согласно 35 и 220 ст. уст. гр. суд., иски товароотправителей къ желѣзнымъ дорогамъ должны быть предъявляемы по мѣсту пребыванія правленія, т. е., по большей части, въ Петербургѣ или Москвѣ. Можно безъ преувеличенія сказать, что на практикѣ такой порядокъ равносиленъ отказу въ правосудіи. И дѣйствительно, даже крупные отправители рѣдко рѣшаются прибѣгать къ правосудію; что касается до мелкихъ, то мыслимое ли дѣло, чтобы человѣкъ, весь искъ котораго не превышаетъ 50—100 р., а нерѣдко и меньше, ѣхалъ въ Петербургъ, Москву или хотя Воронежъ судиться тамъ? Между тѣмъ не представляется, кажется мнѣ, особенныхъ затрудненій, чтобы устранить эту вопіющую несправедливость и вмѣстѣ съ тѣмъ принять мѣру, которая на практикѣ окажется несравненно болѣе дѣйствительною, чѣмъ всѣ хлопоты, предписанія и циркуляры административныхъ властей, и это именно потому, что власти эти, при всѣхъ ихъ добрыхъ намѣреніяхъ, лишены практической возможности настоять на точномъ исполненіи своихъ предписаній на всемъ обширномъ пространствѣ, занимаемомъ желѣзными дорогами.

По моему мнѣнію, достигнуть этого возможно только чрезъ по-

средство мѣстнаго суда и для этого сдѣлать его доступнымъ. Съ этою цѣлью статьи 35 и 220 уст. гр. суд. слѣдовало бы дополнить слѣдующимъ замѣчаніемъ: иски къ желѣзнымъ дорогамъ предъявляются по мѣсту причиненія ими убытковъ и по мѣсту нарушенія ими договоровъ. Впрочемъ, что касается до редакціи, то, конечно, найдутся люди болѣе меня компетентные, которые лучше меня изложатъ это дополненіе закона.

Кажется, что для такого измѣненія особенныхъ затрудненій не представляется, а между тѣмъ результаты будутъ рѣшительны какъ относительно частныхъ лицъ, такъ и относительно административныхъ властей, которыя избавятся отъ обширной и въ большей части случаевъ безплодной переписки.

Я знаю, что каждый изъ авторовъ какого-либо проекта расположенъ видѣть въ немъ панацею противъ всѣхъ золъ. Но мнѣ кажется, что вышеозначенною перемѣною цѣль будетъ дѣйствительно достигнута. Въ этомъ меня убѣждаетъ, главнѣйшимъ образомъ, 15-ти лѣтняя практика нашихъ судебныхъ учрежденій, въ особенности мировыхъ, вѣдомству коихъ подлежатъ именно тѣ мелкіе иски, которые не пропадаютъ въ такомъ только случаѣ, когда судъ близокъ и доступенъ. Что касается до возраженій противъ выраженной мною мысли объ измѣненіи подсудности, то таковыхъ я предвижу только два: одно, такъ сказать, принципіальное, а другое—практическое.

Обращаясь къ первому изъ нихъ, думаю, что оно можетъ заключаться въ томъ, что законодательство наше вообще признаетъ, что гражданскіе иски должны быть предъявляемы по мѣсту жительства отвѣтчика. Но, не говоря уже о томъ, что судебные уставы представляютъ многочисленныя отступленія отъ этого общаго правила (205, 206, 210 и 213 ст. уст. гр. суд.), такъ что въ сущности ст. 35 и 220 устанавливаютъ, въ этомъ отношеніи, нѣкотораго рода привилегію въ пользу желѣзныхъ дорогъ, не говоря уже объ этомъ, я думаю, что мѣстожительство такого отвѣтчика, какъ желѣзная дорога, правильнѣе считать на станціяхъ этой дороги, нежели на англійской набережной въ Петербургѣ.

Что касается до практическихъ неудобствъ, то онѣ сводятся къ тому, что желѣзной дорогѣ придется имѣть 2—3-хъ повѣренныхъ на всей линіи, т. е. издерживать 2,000—3,000 р. въ годъ.

Если эту издержку сравнить съ тѣмъ, повторяю, фактическимъ отказомъ въ правосудіи, которое устанавливается само собою вслѣдствіе вышеупомянутой привилегіи желѣзныхъ дорогъ, то мнѣ кажется, что выборъ не затруднителенъ.

Прошу, ваше сіятельство, принять увѣреніе въ глубокомъ почтеніи.

В. Скарятинъ.

№ 65.

Выборнаго отъ донскихъ углепромышленниковъ.

Неудобства, встрѣчаемыя при перевозкѣ минеральнаго топлива по дорогамъ воронежской и частію харьковской, отъ Ростова до Таганрога, парализирующія правильное развитіе нашей антрацитовой промышленности, нижеслѣдующія:

I. Излишнее взиманіе воронежскою дорогою платы за перевозку ею грузовъ и о штрафахъ за простой вагоновъ.

а) Тарифъ на уголь вообще на козлово-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ—$^1/_{65}$ коп. съ пуда и версты. На южномъ же участкѣ этой дороги, отъ Грушевскаго рудника до станціи „Ростовъ-Донъ" дорога беретъ по $^1/_{40}$ коп. Неправильность этого послѣдняго сбора доказана бывшею на Дону, подъ предсѣдательствомъ инженеръ-статскаго совѣтника Гольштрема 1-го, коммиссіею по изученію средствъ къ успѣшной перевозкѣ минеральнаго топлива (упраздненною, не окончивши своего назначенія); заявлялъ объ этомъ я, какъ выборный отъ донскихъ углепромышленниковъ на 2-мъ таганрогскомъ съѣздѣ горнопромышленниковъ, на харьковскомъ съѣздѣ, и, наконецъ, о неправильности этого сбора, я заявлялъ, въ мартѣ мѣсяцѣ сего года, въ техническо-инспекторскомъ комитетѣ при министерствѣ путей сообщенія въ С.-Петербургѣ, и какъ выборный отъ донскихъ углепромышленниковъ, и какъ уполномоченный отъ города Ростова для ходатайства по сему же предмету.

Управляющій козлово-воронежско-ростовскою желѣзною дорогою, въ объясненіи своемъ относительно заявленія моего, выразилъ, что вопросъ о пониженіи тарифа на перевозку угля находится въ разсмотрѣніи правительства. На этомъ и остановилось дѣло; хотя вопросъ о пониженіи тарифа на перевозку угля для всѣхъ дорогъ совсѣмъ другой, нежели вопросъ о неправильномъ примѣненіи воронежскою дорогою диференціальнаго тарифа (въ $^1/_{40}$ коп. съ пуда и версты) къ своему южному участку, имѣющему отъ грушевскаго рудника до Новаго-Ростова 85 верстъ. Между тѣмъ воронежская дорога беретъ съ насъ, со времени заявленія о томъ на 2-мъ таганрогскомъ съѣздѣ, безъ упущенія, по $^1/_{40}$ коп., то-есть почти вдвое, что, при отправкѣ угля на югъ около 15.000,000 пуд. въ годъ, составляетъ весьма значительную цифру какъ по достающемуся сбору дорогѣ, такъ особенно по обремененію неправильнымъ накладнымъ сборомъ такого дешеваго продукта какъ уголь.

б) За уголь, адресованный на гниловскую станцію харьковской дороги, до которой путь принадлежитъ воронежской дорогѣ, станція отправленія беретъ по $^1/_{40}$ коп. съ пуда и версты и за тѣ 6 верстъ, которыя считаются отъ станціи „Ростовъ-Донъ" до гниловской, тогда какъ разстояніе отъ грушевскаго рудника до гниловской станціи становится еще болѣе, нежели до станціи „Ростовъ-Донъ", именно: 85+6=91 вер., и уголь идетъ безъ перегрузки.

в) Дорога заключила съ городомъ Ростовомъ контрактъ, вслѣдствіе котораго получила право, съ большими пожертвованіями со стороны города, выстроить обходную около Ростова, горою, вѣтвь, съ обязанностью оставить въ дѣйствіи прежнюю линію, проходящую по набережной, и возить по послѣдней только тотъ грузъ, который прямо адресованъ на станцію „Ростовъ-Пристань", между тѣмъ возитъ поѣзда съ углемъ, адресованные на станцію „Ростовъ-Донъ" по набережной, а получаетъ провозную плату, исчисляемую станціею отправленія, со включеніемъ въ путь обходной вѣтви,—путь, конечно, длиннѣйшій, нежели по набережной, то-есть беретъ за разстояніе большее, нежели сколько она дѣйствительно провозитъ уголь.

г) Отъ станціи „Шахты" до Козлова считается по желѣзной дорогѣ прямаго сообщенія 679 верстъ; между тѣмъ воронежская до-

рога исчисляетъ и беретъ провозную плату за 693 версты, т. е. за тѣ 14 верстъ, отъ станціи „Раздѣльной“ до Воронежа и обратно отъ Воронежа до станціи „Раздѣльной“, по которымъ она грузъ, не адресованный въ Воронежъ, не провозитъ, и такимъ образомъ незаслуженно беретъ съ каждаго вагона угля, адресованнаго далѣе Воронежа, $^{14}/_{65} \times 600 =$ по 1 руб. 30 коп. Не было ли бы справедливымъ немедленно прекратить очевидно неправильный произвольный сборъ, упомянутый въ пунктахъ *а*, *б*, *в* и *г*.

д) О штрафѣ за простой прибывшихъ на мѣсто полученія вагоновъ съ углемъ. Дорога ночью выгружать уголь не разрѣшаетъ, да и получателямъ крайне была бы неудобна выгрузка ночью, если бы она и была разрѣшена; потому время, съ котораго долженъ начинаться штрафъ за простой вагоновъ, пришедшихъ, напримѣръ, съ вечера, было бы справедливо считать съ того времени, когда дорога дозволяетъ разгружать, то-есть съ утра слѣдующаго дня. Это весьма важно, особенно при короткихъ разстояніяхъ, какъ отъ грушевскаго рудника до Черкасска, Аксая, Ростова: вагоны, нагруженные и перевѣшанные къ вечеру, въ ночь могутъ идти и идутъ въ путь, будутъ въ Черкасскѣ въ 9 часовъ вечера, въ Ростовѣ въ 12 часовъ, такъ что отправитель и квитанціи еще не успѣетъ получить, какъ вагоны его уже на мѣстѣ назначенія; слѣдовательно, штрафъ неизбѣженъ. Кромѣ того, время отъ заявленія необходимости перевѣски товара до окончанія оной за простой не считать; по заявленіи необходимости перевѣски вагона, часто вагонъ отодвигается на свободное мѣсто дороги и подается для перевѣски по окончаніи уже маневровъ, для чего требуется иногда значительное время.

II. Неудовлетворительное устройство нѣкоторыхъ принадлежностей дороги, парализирующее развитіе не только углепромышленности, но и промышленности вообще, особенно хлѣбной.

а) На воронежской дорогѣ существуютъ особаго типа и устройства вагоны, по мѣстному названію „жучки“. Какія вредныя послѣдствія существованія „жучковъ“ въ настоящемъ ихъ видѣ при перевозкѣ антрацита, объ этомъ и писали, и говорили, начиная со втораго таганрогскаго съѣзда горнопромышленниковъ, и до сихъ

поръ ничѣмъ не рѣшено. „Жучки“ — это ящики въ родѣ вагона безъ буферовъ, которые замѣняются деревянными брусьями, слѣдовательно толчки при подъемахъ, спускахъ и остановкахъ бываютъ непомѣрно сильные; чтобы нагрузить „черный жучекъ“ *) до 600 пудовъ (норма для „черныхъ жучковъ“), нужно класть антрацитъ сверхъ бортовъ, бугромъ; при толчкахъ эти верхи летятъ съ вагона. Нагрузка въ „жучки“ чрезъ бортъ вышиною аршина $1^1/_2$, слѣдовательно антрацитъ нужно бросать туда съ высоты $1^1/_2$ аршина, причемъ, не смотря на твердость антрацита, происходитъ бой, мусоръ въ ущербъ покупателя. Наконецъ, самое главное, какъ черные, такъ и красные „жучки“ могутъ двигаться и двигаются только отъ грушевскаго рудника (и то отъ Шахты до Максимовки съ большою опасностью) до станціи „Ростовъ-Старый“ или „Новый“, тщательно при томъ избѣгая обходной, около г. Ростова, вѣтви, имѣющей значительные, невыносимые для „жучковъ“, уклоны и подъемы, тщательно потому, что, при толчкахъ, нѣкоторые изъ нихъ, выбрасываются изъ рельсовъ, портя путь и рѣдко обходясь безъ другихъ неразлучныхъ съ нимъ несчастій. Капитальный же вредъ отъ „жучковъ“ для перевозки антрацита заключается въ слѣдующемъ: „жучковъ“ чуть ли не третья часть всѣхъ вагоновъ дороги; **) эта третья часть можетъ двигаться только отъ грушевскаго рудника до Ростова, слѣдовательно, для движенія на сѣверъ остается $^2/_3$ вагоновъ, если не менѣе, которые нужны и для перевозки угля дорогамъ, и для перевозки другаго товара; а какъ всякій другой товаръ, по тарифу, выгоднѣе для дороги, то естественно другой товаръ дорога везетъ охотнѣе, а уголь тогда, когда настоятельно, иногда съ жалобами высшему правительству, заставятъ везти. Такое отношеніе дороги и при такихъ средствахъ передвиженія къ перевозкѣ антрацита на сѣверъ было причиною, что Москва, сильно заявлявшая свое желаніе отапливать антрацитомъ свои фабрики, должна была отказаться отъ этого, хотя вполнѣ, по разсчету цѣны антрацита сравнительно съ дро-

*) Одни «жучки» черные, другіе красные, крытые; въ послѣдніе грузится до 500 пудовъ.

**) Число вагоновъ обязательное и наличное для неслужащихъ при дорогѣ трудно извѣстно.

вами, находила это минеральное отопленіе для себя весьма выгоднымъ; даже нѣкоторыя фабрики уже передѣлали было топки на отопленіе антрацитомъ, но, къ счастію, передѣлали немногія; неисправность дороги, а слѣдовательно неувѣренность въ постоянномъ обезпеченіи себя минеральнымъ топливомъ, заставили Москву обратиться къ прежнимъ средствамъ отопленія, дожигать остальные уцѣлѣвшіе еще лѣса. Изъ книгъ дороги можно убѣдиться, какое незначительное количество антрацита перевезено ею на сѣверъ для частныхъ потребителей, то-есть не для дорогъ. Случалось, что самый Воронежъ чуть не замерзалъ безъ отопленія, и, по просьбѣ губернатора, я, какъ выборный, выпрашивалъ вагоны и отправлялъ антрацитъ въ распоряженіе губернатора. И это было не во время снѣжныхъ, все оправдывающихъ заносовъ. Подобно Москвѣ, и другіе потребители умѣрили свои требованія, замѣняя антрацитъ другимъ топливомъ или даже иностраннымъ углемъ. Имѣй же „жучки" способность ходить по всѣмъ дорогамъ, конечно, мы на сѣверъ для частныхъ потребителей имѣли бы далеко больше вагоновъ, нежели имѣемъ до настоящаго времени, и можетъ быть снова Москва, убѣдившись въ возможности правильнаго обезпеченія себя антрацитомъ, обратилась бы къ этому, спасительному для нея и для сохраненія лѣсовъ, топливу. Замѣна въ „жучкахъ" деревянныхъ брусьевъ пружинными буферами и устройство сквознаго до верху входа въ „жучки", вмѣсто нынѣ существующаго въ нихъ лаза, погрузка въ „черные жучки" не болѣе 500 пудъ (вмѣсто 600) могли бы сдѣлать эти вагоны способными ходить по всѣмъ дорогамъ и тѣмъ усилить средства дороги и для перевозки угля на сѣверъ.

б) Хотя въ главныхъ пунктахъ отправленія и полученія антрацита и установлены вагонные десятичные вѣсы, хотя можетъ быть вѣсы эти по конструкціи своей и верхъ совершенства, но, во всякомъ случаѣ, при настоящихъ устройствахъ около вѣсовъ, цѣль—вѣрность вѣса, особенно при заморозкахъ и росталяхъ, достигнута быть не можетъ; обмерзаніе самой площадки, мокрота, не могущая не затекать подъ площадку, намерзаніе на самыхъ чувствительныхъ мѣстахъ вѣсовъ—все это будетъ имѣть сильное вліяніе на вѣрность вѣса. Необходимы надъ вѣсами зданія, въ родѣ зданій для депо вагоновъ. Вслѣдствіе изложенныхъ причинъ

необходимымъ дѣлается вмѣнить въ обязанность дорогѣ, въ случаѣ требованія получателя товара, перевѣшивать товаръ на обыкновенныхъ торговыхъ вѣсахъ, конечно, доставленныхъ на станцію самимъ просителемъ. Ростовскій купецъ г. Панченко отправлялъ, въ послѣднее время, антрацитъ владикавказкой дорогѣ, и на 5-мъ 6-мъ только вагонѣ оказывался правильный вѣсъ, на каждомъ изъ остальныхъ болѣе на 25, 30 и даже 40 пудъ. Кромѣ устройства зданій надъ вѣсами, разрѣшеніе перевѣшивать на обыкновенныхъ торговыхъ вѣсахъ товаръ, при подобныхъ обстоятельствахъ, рѣшитъ дѣло безъ недоразумѣній и укажетъ виновнаго въ излишкѣ или недостаткѣ.

в) Погрузныя платформы, устроенныя на южной части воронежской дороги, двухъ видовъ: однѣ для товара, не боящагося мокроты, другія для склада товара, подвергающагося отъ мокроты порчѣ. Съ первыхъ грузится въ вагоны и уголь. На станціи „Замчалово" платформа эта узка, коротка (всего 70 сажень) и какъ на „Замчаловой", такъ и на „Лихой" расположены въ неудобномъ для углепромышленниковъ мѣстѣ. Платформы втораго вида, на которыхъ помѣщается хлѣбъ и другіе товары, подвергающіеся порчѣ отъ мокроты, малы, какъ напримѣръ на станціи „Шахты", высоки и съ такою короткою кровлею, что, при косомъ дождѣ или снѣгѣ, остается сухимъ только товаръ, помѣщенный по срединѣ платформы, товаръ же, особенно хлѣбъ, помѣщаемый за тѣснотою платформы подъ открытымъ небомъ, подвергается порчѣ еще въ большей мѣрѣ. Чрезъ это, за отдѣленіемъ хлѣба, пришедшаго отъ подмочки въ негодность, остальной напрасно возвышается въ цѣнѣ и какъ предметъ, необходимый для довольствія углерабочихъ, возвышаетъ цѣну и на уголь, не говоря уже объ убыткахъ хлѣбопромышленниковъ.

Увеличеніе размѣра платформъ и защищеніе оныхъ съ боковъ щитами, подобно отодвижнымъ дверямъ въ товарныхъ вагонахъ, устранило бы порчу товаровъ, помѣщаемыхъ на нынѣ устроенныхъ платформахъ или, за тѣснотою оныхъ, просто на землѣ.

III. Распоряженія желѣзнодорожныхъ властей, окончательно убивающія развитіе углепромышленности.

Распоряженія желѣзнодорожныхъ властей какъ бы систематически направляются, чтобы парализировать развитіе нашей антрацитовой промышленности. Сначала развитіе этой промышленности крайне затруднялось недостаткомъ вагоновъ, особенно для отправки на сѣверъ, и громадною, безотвѣтственною для дороги пропажею съ вагоновъ угля. То и другое устранено циркулярами техническо-инспекторскаго комитета министерства путей сообщенія: однимъ циркуляромъ опредѣлено грузить въ вагоны, сверхъ 600 пудъ, еще $1\frac{1}{2}$%, безъ уплаты за эти $1\frac{1}{2}$% тарифа, съ тѣмъ, что дорога послѣ этого можетъ бозотвѣтственно потерять эти $1\frac{1}{2}$% и еще $1\frac{1}{2}$% изъ 600 пудъ, всего 18 пудъ съ вагона, за потерю болѣе означеннаго количества дорога отвѣчаетъ; другимъ циркуляромъ опредѣлено извѣстное число вагоновъ, которое дорога обязана давать для перевозки угля. Едва приведены въ исполненіе эти распоряженія министерства, какъ послѣдовали новыя, удручающія углепромышленность, распоряженія дороги.

а) Въ § 20-мъ протокола 44 съѣзда представителей обществъ желѣзныхъ дорогъ II группы, бывшаго 5 и 6 іюля въ Москвѣ, сказано: „по обсужденіи циркуляра министерства путей сообщенія, отъ 28 марта за № 5796, о допускаемой потерѣ въ вѣсѣ минеральнаго топлива, съѣздъ постановилъ безотлагательно ввести обязательную погрузку минеральнаго топлива самими желѣзными дорогами съ распредѣленіемъ нагрузочно-выгрузочнаго сбора, на основаніи § 49 конвенціи. Примѣчаніе: при семъ представитель донецкой дороги заявилъ, что, въ виду дороговизны рабочихъ рукъ въ районѣ донецкой дороги, ею будетъ взиматься съ углепромышленниковъ дополнительная плата по 50 коп. съ вагона.“ *) Въ концѣ протокола внесено примѣчаніе: „ввести это постановленіе въ дѣйствіе съ 1 августа“.

Донскіе углепромышленники, получивши о семъ свѣдѣніе и въ

*) Почему не больше?!.. Благо, сами пишутъ законъ.

общемъ очередномъ собраніи своемъ обсудивши эти новыя стѣснительныя мѣры, между прочимъ, пунктомъ 7-мъ, постановили: поручить выборному — просить г. управляющаго дорогою увѣдомить насъ, будетъ ли приведенъ новый способъ погрузки вагоновъ въ исполненіе и на чемъ основано такое распоряженіе желѣзнодорожныхъ властей, и не найдетъ ли онъ возможнымъ, во избѣжаніе столкновенія рабочихъ дороги съ нашими, которымъ приказано по прежнему грузить самимъ, остановиться приведеніемъ въ исполненіе такого распоряженія, такъ какъ никакихъ распоряженій правительства по этому предмету не было; а если упомянутое распоряженіе основано на постановленіи желѣзнодорожнаго съѣзда, не получившаго утвержденія подлежащаго правительства, то таковыя постановленія, особенно имѣющія характеръ налога, не могутъ быть для насъ обязательными, также какъ не могутъ быть обязательными для дороги постановленія съѣздовъ горнопромышленниковъ безъ одобренія ихъ правительствомъ; по полученіи отъ управляющаго дорогою увѣдомленія, если онымъ подтвердятся полученныя свѣдѣнія, просить ходатайства его высокопревосходительства г. войсковаго атамана объ отмѣнѣ упомянутаго распоряженія и о предупрежденіи такихъ дѣйствій желѣзнодорожныхъ съѣздовъ и впредь, а чтобы предупредить приведеніе въ исполненіе упомянутаго постановленія съѣзда, вызвавшаго ропотъ углепромышленниковъ, просить г. министра путей сообщенія теперь же телеграммою объ оставленіи безъ исполненія такого произвольнаго распоряженія съѣзда представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, исполненіе чего и возложить на выборнаго. Во исполненіе сего постановленія, я послалъ отношеніе управляющему козлово-воронежско-ростовскою желѣзною дорогою и телеграмму г. министру путей сообщенія. Въ послѣдней изложилъ, что погрузка угля самими углепромышленниками обходится имъ только по рублю съ вагона, что распоряженіе желѣзнодорожныхъ властей объ обязательной погрузкѣ, съ платою дорогѣ по 3 руб. съ вагона, вызываетъ ропотъ углепромышленниковъ, и просилъ отмѣнить этотъ произвольный, тяжелый налогъ. Ни разрѣшенія отъ г. министра путей сообщенія телеграммы нашей, ни увѣдомленія отъ управляющаго дорогою не получено, хотя обязательная погрузка угля рабочими дороги еще не приведена въ исполненіе.

Погрузка угля рабочими дороги, т. е. лицами, отъ насъ, углепромышленниковъ, независящими, имѣетъ для насъ важное значеніе: 1) этимъ распоряженіемъ накладывается напрасный расходъ по 2 руб. на вагонъ, или по 1/3 коп. на пудъ такого дешеваго продукта, какъ уголь, составляющій при томъ предметъ первой необходимости, и 2) рабочіе дороги могутъ грузить уголь небрежно, обращая антрацитъ въ мусоръ, въ состояніи котораго онъ теряетъ свое достоинство, чѣмъ, конечно, сильно подрывается распространеніе употребленія онаго, и, не смотря на это, углепромышленники не могутъ устранить этихъ рабочихъ, какъ отъ нихъ независящихъ, или будутъ безпрерывныя жалобы и разборъ ихъ, который и не при такихъ случаяхъ для углепромышленниковъ, имѣющихъ дѣло съ дорогою, недоступенъ.

б) До іюля сего года плата за перевозку угля по воронежской дорогѣ взималась съ получателя, отправлялся ли уголь дорогамъ или частнымъ потребителямъ. Съ іюля воронежская дорога, оставивши прежній порядокъ уплаты за перевозку угля, доставляемаго дорогамъ, провозную плату за уголь, отправляемый другимъ потребителямъ, стала требовать съ отправителя на станціи погрузки угля, если уголь отправляется въ такой пунктъ, до котораго плата за провозъ его превышаетъ стоимость угля на рудникѣ. Такое распоряженіе свое дорога объясняетъ опасеніемъ за интересы свои, если уголь не будетъ принятъ тѣмъ, кому онъ отправленъ; но опасенія дороги въ этомъ случаѣ совершенно напрасныя, а между тѣмъ окончательно гибельныя для углепромышленности.

1. Не было предъявлено дорогою отправителямъ ни одного случая, что уголь не принятъ и что дорога чрезъ то потерпѣла убытки; бывали случаи, что вагоны съ углемъ пропадали безслѣдно, но въ этомъ вина ужъ не отправителя или получателя.

2. Цѣна угля, съ удаленіемъ отъ рудника, возрастаетъ, такъ что въ Москвѣ, напримѣръ, пудъ антрациту стоитъ 30 коп. или вагонъ въ 600 пудовъ 180 руб.; поэтому если за неполученіемъ угля тѣмъ, кому онъ адресованъ, даже пришлось бы дорогѣ продать уголь, то провозная плата ей обезпечена, ибо остается 76 руб., сумма достаточная для уплаты дорогѣ еще почти за 13 дней простою.

3. Между тѣмъ изъ этихъ мнимыхъ опасеній упомянутое распоряженіе воронежской дороги ограничиваетъ районъ употребленія минеральнаго топлива только близкими къ рудникамъ пунктами, такъ какъ отправка угля далѣе, то-есть съ уплатою провозной платы на мѣстѣ погрузки угля, для углепромышленниковъ крайне затруднительна, почти равносильна прекращенію отправки угля: доставка, напримѣръ, въ Москву одного вагона стоитъ около 104 руб., въ Екатеринославъ 86 рублей; это такія суммы, которыя, при отправкѣ, примѣрно, 100 вагоновъ, не у каждаго и не во всякое время могутъ быть свободными. Требованіе напередъ высылки покупателемъ такихъ значительныхъ суммъ или отправка такимъ образомъ угля, не получивши отъ покупателя ничего, сопряжены, по многимъ причинамъ, съ крайнимъ затрудненіемъ.

4. Однимъ словомъ, упомянутая мѣра, принятая дорогою, есть самая дѣйствительная, чтобы убить развитіе нашей отечественной углепромышленности.

Но какъ этого и въ интересахъ государства не должно быть, то общее собраніе донскихъ углепромышленниковъ, бывшее 27 іюля, постановило: поручить выборному своему просить ходатайства предъ высшимъ правительствомъ его превосходительства г. войсковаго наказнаго атамана и лично заявить имѣющей осматривать воронежскую дорогу Высочайше утвержденной подкоммиссіи о необходимости отмѣнить такое распоряженіе дороги, предоставивши намъ право дѣлать переводъ провозной платы на получателя, какъ это было до сихъ поръ, и вмѣстѣ присовокупить, что если, для устраненія хотя и напраснаго опасенія дороги за ея интересы, кромѣ обезпеченія оныхъ цѣнностію угля на мѣстѣ полученія его, потребуются другія увѣренія, то отправитель обязывается давать начальнику грузящей станціи подписку въ томъ, что если отправленный имъ уголь не будетъ принятъ получателемъ, то онъ предоставляетъ дорогѣ право, чрезъ пять дней по прибытіи угля на мѣсто, во избѣжаніе увеличенія штрафа за простой вагона, выгрузить его изъ вагона и потомъ, чрезъ три дня по выгрузкѣ, продать уголь, и что, кромѣ этого, отправитель отвѣчаетъ дорогѣ за все недовырученное при продажѣ угля, могущее причинить убытки дорогѣ, по предъявленіи лишь отправителю акта о непринятіи или неполученіи угля, составленнаго на мѣстѣ, куда адресованъ уголь, съ участіемъ въ составленіи акта мѣстной жандармской полиціи и

получателя, если онъ будетъ на лицо. Сверхъ сего, отправитель обязывается предъявлять начальнику грузящей станціи свидѣтельство мѣстнаго выборнаго отъ углепромышленниковъ о своей извѣстности и благонадежности.

Содѣйствіе коммиссіи къ уничтоженію такихъ сильныхъ, придуманныхъ желѣзными дорогами, тормазовъ для развитія русской углепромышленности окажетъ благодѣтельное вліяніе на распространеніе употребленія отечественнаго минеральнаго топлива, которое, съ истребленіемъ лѣсовъ и съ увеличеніемъ замѣны живой силы паромъ, стало предметомъ первѣйшей необходимости.

IV. О затрудненіяхъ товароотправителей при отыскиваніи удовлетворенія за понесенные ими по винѣ желѣзныхъ дорогъ убытки.

Ходатайства товароотправителей объ удовлетвореніи за понесенные ими по винѣ желѣзныхъ дорогъ убытки или вовсе остаются безъ удовлетворенія, или если и удовлетворяются нѣкоторые изъ потерпѣвшихъ, то чрезъ весьма продолжительное время. Первое бываетъ по несоблюденію формальностей, которыя для товароотправителей или вовсе неизвѣстны, или извѣстны мало; второе, т. е. если и получится удовлетвореніе, то чрезъ весьма продолжительное время, происходитъ отъ того, что разборъ жалобъ и рѣшеніе по нимъ сосредоточены въ управленіяхъ или правленіяхъ обществъ, находящихся отъ большей части товароотправителей въ такомъ разстояніи, что личное настоятельство и объясненіе дѣла крайне затруднительно; писать, и при томъ убѣдительно, не всякому изъ товароотправителей доступно; наемъ адвоката—новый расходъ, который будетъ или нѣтъ покрытъ выиграніемъ процесса, рѣшаемаго самими управленіями или правленіями дорогъ, составляетъ вопросъ, потому и оставляется дѣло на волю Божію. При такихъ условіяхъ, дѣло тянется весьма продолжительное время и если иной разъ удовлетворяется, то со всевозможными натяжками, для доказательства чего представляется при семъ препровожденная ко мнѣ однимъ изъ многихъ обиженныхъ углепромышленниковъ цѣлая масса актовъ неправильнаго удовлетворенія обиженнаго. Этими актами выясняется еще и крайне натянутое примѣненіе дорогами циркуляра министерства путей сообщенія о

вознагражденіи за потерю угля: изъ 609 пудовъ дороги могутъ потерять безнаказанно 18 пудъ; министерство, конечно, имѣло въ виду разстояніе отъ станціи погрузки до мѣста назначенія; между тѣмъ каждая изъ дорогъ, при опредѣленіи вознагражденія, присвоиваетъ себѣ право сбрасывать по 18 пудовъ, такъ что съ вагона угля, отправленнаго изъ Грушевки въ Смѣлу, чрезъ Звѣрево, придется отправителю безъ вознагражденія потерять 5 разъ по 18 пудовъ.

Донскіе углепромышленники поручили мнѣ доложить о семъ Высочайше утвержденной подкоммиссіи и покорнѣйше просить обязать дороги: 1) имѣть вывѣшенными на стѣнѣ станціи, на видномъ мѣстѣ, правила составленія актовъ о нарушеніяхъ желѣзными дорогами интересовъ отправителей или получателей товара, и 2) разбирать, рѣшать дѣла потерпѣвшихъ и удовлетворять за убытки углепромышленниковъ на мѣстѣ обнаруженія нарушенія, въ камерѣ мѣстнаго мироваго судьи, или, въ случаѣ ясныхъ доказательствъ, самимъ начальникомъ станціи; если начальнику станціи довѣряется весь приходъ и расходъ по станціи, то ужели не будетъ справедливо, чтобы онъ и удовлетворялъ потерпѣвшаго; весь трудъ дороги будетъ состоять въ лишней графѣ по отчетности, а между тѣмъ установится справедливость, дастся намъ возможность воспользоваться судомъ скорымъ. Дорога получаетъ за отправляемый уголь все тотчасъ по погрузкѣ угля; почему же она не обязана удовлетворить потерпѣвшаго тотчасъ по обнаруженіи ею не только потери, но даже перебора провозной платы; цѣна угля на рудникѣ извѣстна дорогѣ, тарифъ тоже, потеря опредѣлится актомъ. Темная формальность и сосредоточеніе разбора дѣлъ по претензіямъ въ управленіяхъ или правленіяхъ дорогъ крайне стѣснительны для тѣхъ, интересы которыхъ пострадали по винѣ дороги, и неминуемо вызовутъ, не въ одномъ Петербургѣ, кабинеты Токарева, что дорогѣ обойдется гораздо дороже, нежели если бы она имѣла по линіямъ своихъ одного или двухъ адвокатовъ или повѣренныхъ для разрѣшенія дѣлъ по претензіямъ въ мѣстныхъ мировыхъ учрежденіяхъ; имѣетъ же дорога медика для поданія помощи потерпѣвшимъ увѣчья на дорогѣ, почему же она не можетъ имѣть повѣреннаго для скораго уврачеванія пострадавшихъ интересовъ товароотправителей?

V. О необходимости улучшенія подвозныхъ путей для перевозки угля отъ рудниковъ къ станціямъ погрузки.

Власовскій рудникъ занимаетъ въ настоящее время 6 квадратныхъ верстъ; въ нихъ залегаетъ болѣе 600 милліоновъ пудовъ антрацита; ежегодная выработка въ настоящее время достигаетъ до 3.000,000 пудовъ, незанятаго пространства еще болѣе 10 квадратныхъ верстъ. Доставка угля на станціи погрузки, на разстояніе 5-ти верстъ по грунтовой дорогѣ, дорога, по 1 коп. съ пуда, доступна только въ сухое время и находится въ полной зависимости отъ живыхъ силъ, требующихся въ весеннее и осеннее время и для полевыхъ работъ. Между тѣмъ какъ продолженіе рельсоваго пути отъ грушевской станціи, по руслу р. Грушевки, до Власовки, не болѣе какъ на 5 или 6 верстъ, устранило бы всѣ вышеупомянутыя препятствія.

Докладывая о необходимости устройства этой вѣтви, имѣю честь присовокупить, что власовскіе углепромышленники дадутъ обязательство возить уголь по этой дорогѣ съ платою дорогѣ по $^1/_{10}$ копѣйки съ пуда и версты. Какія благодѣтельныя послѣдствія окажетъ устройство этой дороги и на развитіе углепромышленности, и на интересы дороги—это ясно видно изъ соображенія вышеизложенныхъ обстоятельствъ. Присовокуплю только, что при добычѣ въ настоящее время только 3.000,000 пудовъ дорога дастъ годоваго доходу 18,000 рублей; устройство же самой вѣтви, судя по мѣстности, по которой она пройдетъ, будетъ стоить не болѣе 30,000 рублей на версту, или на 6 верстъ 180,000 рублей; но работы на власовскомъ рудникѣ подготовлены такъ, что въ скоромъ времени добыча угля дойдетъ до 6.000,000 пудовъ, что дастъ дорогѣ доходу 36,000 рублей въ годъ.

Подписалъ выборный отъ донскихъ углепромышленниковъ, генералъ-майоръ Поповъ.

№ 66.

Управляющаго антрацитнымъ рудникомъ русскаго общества пароходства и торговли.

Какъ заявленіе о нуждахъ рудника русскаго общества пароходства и торговли по отношенію къ перевозкѣ антрацита по желѣзнымъ дорогамъ вообще и козлово-воронежско-ростовской въ особенности, при семъ представляю копію съ двухъ документовъ, поданныхъ мною по тому же предмету два года тому назадъ, а именно: записки въ коммиссію, учрежденную г. министромъ путей сообщенія, подъ предсѣдательствомъ инженера статскаго совѣтника Гольмстрема I-го и, какъ дополненіе къ ней, письмо на имя наказнаго атамана войска донскаго, генералъ-адъютанта Н. А. Краснокутскаго.

Со времени представленія этихъ документовъ нужды грушевскаго рудника, по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ и существующимъ на нихъ порядкамъ, нисколько не измѣнились, и я нахожу необходимымъ добавить къ нимъ только двѣ потребности, а именно:

1. Установить, какъ правило, чтобы штрафы за полежалое начинали считаться съ момента дѣйствительнаго полученія желѣзнодорожной квитанціи получателемъ груза и въ особенности на короткихъ разстояніяхъ, а не по прошествіи 12 часовъ со времени прибытія товара на станцію назначенія, какъ это дѣлается теперь. Причина отмѣны существующаго нынѣ порядка та, что на короткихъ разстояніяхъ, какъ, напримѣръ, между Шахтами, Новочеркасскомъ и Ростовомъ, получателямъ и отправителямъ грузовъ приходится платить постоянно весьма чувствительные штрафы за полежалое безъ всякой съ ихъ стороны вины, а просто вслѣдствіе существующихъ почтовыхъ порядковъ или неурядицы на желѣзныхъ дорогахъ. Такъ, при отправленіи, скажемъ, антрацита изъ Шахтъ въ Новочеркасскъ, грузъ, будучи отправленъ въ 7 часовъ вечера, прибудетъ къ мѣсту назначенія часамъ къ 9 или 10, и по истеченіи 12 часовъ, т. е. съ 9 часовъ слѣдующаго утра, за него

уже начинается взысканіе полежалаго; между тѣмъ квитанція, будучи даже выдана отправителю самымъ исправнымъ образомъ, т. е. тотчасъ по отправленіи груза, что случается весьма рѣдко, можетъ быть отправлена съ почтовымъ поѣздомъ только въ часъ пополудни на другой день. Такимъ образомъ, за непринятую еще почтою отъ отправителя квитанцію получатель уже платитъ полежалое въ теченіе 4 часовъ. Затѣмъ, по прибытіи квитанціи въ Новочеркасскъ около 4 часовъ пополудни, она, при безукоризненной исправности почтоваго вѣдомства, попадетъ въ руки получателя груза не раньше, какъ чрезъ 24 часа, итого, слѣдовательно, ему, т. е. получателю, безъ всякой съ его стороны вины, придется заплатить штрафъ за полежалое за 31 часъ. Но это при самыхъ благопріятныхъ для него обстоятельствахъ, когда со стороны служащихъ какъ желѣзной дороги, такъ и почтоваго вѣдомства не будетъ сдѣлано ни малѣйшей проволочки и упущенія, что, повторяю, случается весьма рѣдко. Большею же частью не обходится безъ большихъ задержекъ какъ съ той, такъ и съ другой стороны, и нерѣдко случается, что квитанціи доходятъ до получателя чрезъ нѣсколько дней, а иногда и недѣль, и за все это время онъ платитъ полежалое совершенно безвинно.

Нахожу неумѣстнымъ указывать здѣсь на тѣ мѣры, которыя слѣдовало бы принять, по моему мнѣнію, для устраненія вышеизложеннаго неудобства, предоставляя это людямъ болѣе меня компетентнымъ; но вполнѣ увѣренъ, что средства оградить отправителей и получателей грузовъ отъ несправедливыхъ платежей штрафовъ за полежалое существуютъ весьма легкія и удобоисполнимыя.

2. Въ виду неизбѣжнаго приведенія въ исполненіе проекта проведенія желѣзнодорожной линіи отъ станціи „Звѣрово", козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, до станціи „Калачъ", грязя-царицынской дороги, было бы не только необходимо и полезно, но и вполнѣ справедливо проложить вѣтвь между станціею „Шахты", козлово-воронежско-ростовской дороги, и ближайшею къ ней станціею предполагаемой къ постройкѣ звѣрово-калачинской дороги, давъ возможность старѣйшему и наиболѣе развитому въ Россіи руднику, грушевскому, прямаго сбыта антрацита на мѣсто главнаго потребленія, т. е. на Волгу. Для ходатайства о проведеніи этой соединительной вѣтви, въ концѣ прошлаго года, ѣздила въ

Петербургъ особая депутація отъ углепромышленниковъ грушевскаго рудника, и въ поданныхъ ею, куда слѣдуетъ, запискахъ подробно изложены причины ходатайства, а потому было бы излишне повторять ихъ снова.

Капитанъ 2-го ранга Николай Скарятинъ.

Копія.

Записка о нуждахъ русскаго общества пароходства и торговли по отношенію къ отправкѣ и перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ антрацита, выработываемаго на его грушевскомъ рудникѣ.

Въ послѣднее время стала серьезно чувствоваться необходимость огражденія остающихся еще въ государствѣ лѣсовъ отъ конечнаго и быстраго ихъ истребленія. Одно изъ главныхъ средствъ къ достиженію этой цѣли есть введеніе въ употребленіе въ обширныхъ размѣрахъ каменнаго угля вмѣсто дровъ, какъ топлива. Но чтобы достигнуть этого результата естественнымъ путемъ, необходимо развить и поставить каменноугольную промышленность въ такія условія, чтобы она имѣла возможность предлагать минеральное топливо, въ мѣстахъ его потребленія, дешевле мѣстныхъ цѣнъ на дрова.

Всякая промышленность способна развиваться и соразмѣрно удешевлять свои произведенія только тогда, когда всѣ средства сбыта, а въ числѣ ихъ и способы перевозки, дѣйствуютъ правильно. Успѣшное же развитіе каменноугольной промышленности, болѣе нежели всякой другой, находится въ зависимости отъ возможной дешевизны, достаточности и правильности этихъ способовъ, ибо, при огромныхъ затратахъ какъ на первоначальное устройство, такъ и оборотнаго капитала и дешевизнѣ производимаго продукта, вся выгода этой промышленности заключается въ возможно большемъ количествѣ его добычи, а потому малѣйшая неисправность въ средствахъ нагрузки и правильной непрерывной его отправки тотчасъ же ложится тяжелымъ бременемъ на самую промышленность.

По шестилѣтнемъ тщательномъ наблюденіи, съ тѣхъ поръ, какъ рудникъ русскаго общества пароходства и торговли открылъ разработку и началъ отправлять свой антрацитъ по козлово-воронежско-

ростовской желѣзной дорогѣ, были замѣчены слѣдующія главныя неудобства по отношенію къ средствамъ перевозки, которыя имѣли и продолжаютъ имѣть вредное вліяніе на развитіе дѣятельности рудника:

1. *Недостаточность средствъ перевозки, т. е. вагоновъ въ то время года, когда они наиболѣе требуются.* Въ теченіи шести лѣтъ со времени своего открытія воронежско-ростовская желѣзная дорога предлагала подъ нагрузку антрацита вполнѣ достаточное и даже излишнее количество вагоновъ только въ продолженіи лѣтнихъ мѣсяцевъ. Начиная же съ сентября и до мая мѣсяца слѣдующаго года, вагоны давались съ большимъ трудомъ и большею частію въ недостаточномъ количествѣ. Между тѣмъ, вслѣдствіе еще передвижнаго состоянія нашихъ рабочихъ и мѣстныхъ условій края, которыя врядъ ли скоро измѣнятся, самая дѣятельная пора выработки антрацита именно и начинается съ сентября и оканчивается обыкновенно къ Пасхѣ. Такимъ образомъ, антрацитъ, добытый зимою, большею частію лежитъ на складахъ при рудникахъ въ теченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ не потому, чтобы не находилъ себѣ сбыта, а единственно вслѣдствіе недостаточности въ это время года средствъ перевозки. Вмѣстѣ съ антрацитомъ лежитъ по нѣсколько мѣсяцевъ безъ движенія и затраченный на его выработку капиталъ, что не можетъ не имѣть вреднаго вліянія на правильное развитіе угольной промышленности.

Здѣсь будетъ кстати упомянуть еще объ одной подобной же несообразности по снабженію углепромышленниковъ порожними вагонами. Нерѣдко бываетъ, что дорога предлагаетъ подъ нагрузку антрацита сколько угодно порожнихъ вагоновъ, но только не въ ту сторону, куда они требуются, а совершенно въ противную. Такъ, въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ настоящаго года рудникъ русскаго общества пароходства и торговли имѣлъ обязательства и предложенія отправлять антрацитъ на сѣверъ отъ Шахтной станціи болѣе 600,000 пудовъ ежемѣсячно и только 150,000 на югъ, къ сторонѣ Ростова. Между тѣмъ въ эти мѣсяцы дорога предлагала порожнихъ вагоновъ на югъ сколько угодно, тогда какъ для отправки антрацита на сѣверъ или вовсе не давала вагоновъ по цѣлымъ недѣлямъ, или же подавала руднику такое ограниченное ихъ количество, что въ теченіи каждаго изъ вышеупомянутыхъ мѣсяцевъ онъ могъ отправить на сѣверъ только отъ 150 до 160 тыс. пудовъ вмѣсто 600 тысячъ.

Чтобы устранить это неудобство, необходимо, чтобы дорога давала вагоны подъ нагрузку антрацита во всякое время, по мѣрѣ его выработки, дабы онъ не сваливался въ склады, а шелъ прямо въ отправку, ибо въ правильно устроенныхъ копяхъ, каковъ рудникъ русскаго общества пароходства и торговли, операція свалки въ складъ налагаетъ на каждый пудъ антрацита почти по 2 коп. лишняго расхода, что и будетъ объяснено въ слѣдующемъ пунктѣ настоящей записки.

2. *Неправильность или, лучше сказать, нерегулярность подачи вагоновъ подъ нагрузку.* Однимъ изъ главныхъ средствъ удешевленія минеральнаго топлива считается возможно большее устраненіе ручной работы и замѣна ея механическими приспособленіями, гдѣ это оказывается удобнымъ. Съ этою цѣлью на всѣхъ разумно-организованныхъ каменноугольныхъ копяхъ для погрузки угля въ вагоны устраиваются особыя приспособленія, съ помощью которыхъ уголь, при весьма ограниченномъ количествѣ рукъ, будучи поднятъ на поверхность, грузится прямо въ вагоны и въ то же время очищается отъ мусора и подраздѣляется на нѣсколько сортовъ по величинѣ кусковъ. Но для того, чтобы этими приспособленіями можно было пользоваться съ выгодою, необходимо, чтобы въ распоряженіи рудника, во всякое время, днемъ и ночью, въ тѣ дни, когда производится добыча и подъемъ угля на поверхность, были постоянно порожніе вагоны для погрузки. Такого рода автоматическіе грохоты или сортировки для погрузки антрацита прямо въ вагоны имѣются и при рудникѣ русскаго общества пароходства и торговли, а потому и необходимо, чтобъ онъ никогда не оставался безъ порожнихъ вагоновъ, такъ какъ добыча антрацита производится круглый годъ, днемъ и ночью, за исключеніемъ праздниковъ. Между тѣмъ весьма часто случается, что даже въ то время года, когда дорога имѣетъ изобиліе порожнихъ вагоновъ, рудникъ остается безъ нихъ не только по нѣсколько часовъ, но не рѣдко и по нѣсколько сутокъ, и антрацитъ вмѣсто того, чтобы грузиться прямо въ вагоны чрезъ сортировочные грохоты, сваливается въ складъ. Свалка же антрацита въ складъ, въ ожиданіи порожнихъ вагоновъ для нагрузки, ложится на него тяжелымъ накладнымъ расходомъ, почти по 2 коп. на каждый пудъ, что составляетъ около 29% всей его стоимости, а именно: за от-

возку на складъ 1/4 коп., такъ какъ при нагрузкѣ прямо въ вагоны чрезъ сортировочные грохоты за каждые 20 пудовъ рабочимъ платится 3 коп., а за отвозку и свалку въ складъ тѣхъ же 20 пудовъ 8 копѣекъ, за подвозку каждаго пуда со склада къ путямъ 1/4 коп., за нагрузку въ вагоны въ ручную 1/4 коп. и на потерю отъ измельченія при тройной погрузкѣ и выгрузкѣ надобно положить 1/4 коп., итого 1 коп. Затѣмъ, при нагрузкѣ въ вагоны антрацита прямо чрезъ сортировочные грохоты, при рудникѣ остается безъ цѣны 3-й сортъ антрацита, такъ называемый орѣшникъ, которымъ исключительно и отапливаются всѣ паровые котлы, зданія и жилыя помѣщенія рудника; при свалкѣ же антрацита въ складъ, орѣшника отдѣлять невозможно, а потому для вышеупомянутыхъ цѣлей въ этомъ случаѣ приходится употреблять 1-й и 2-й сортъ, стоющій отъ 6 до 7 коп., что и составитъ добавочный расходъ около копѣйки на каждый пудъ, добытый въ тотъ день, когда антрацитъ сваливался въ складъ вмѣсто того, чтобы грузиться прямо въ вагоны. Такимъ образомъ и составятся двѣ вышеупомянутыя копѣйки лишняго накладнаго расхода на каждый пудъ; но этимъ не ограничиваются совершенно безполезный расходъ и неудобства, происходящія отъ неимѣнія рудникомъ во всякое время порожнихъ вагоновъ и временной необходимости свалки антрацита въ складъ. Для погрузки суточной добычи антрацита въ 30,000 пудовъ прямо въ вагоны чрезъ сортировочные грохоты достаточно двухъ артелей грузчиковъ, каждая по 18, а всего 36 человѣкъ, а для свалки этого же количества въ складъ рабочихъ рукъ требуется почти въ три раза болѣе, т. е. около 100 человѣкъ, независимо отъ артели грузчиковъ антрацита со складовъ въ вагоны. Такимъ образомъ, при теперешней неисправности въ подачѣ порожнихъ вагоновъ, въ виду перерыва иногда только на нѣсколько часовъ нагрузки антрацита изъ шахты прямо чрезъ сортировочные грохоты, руднику приходится имѣть всегда въ запасѣ почти безъ дѣла цѣлую сотню рабочихъ грузчиковъ, что не можетъ не ложиться тяжелымъ и безполезнымъ расходомъ на администрацію, а слѣдовательно и на добываемый антрацитъ.

3. *Плохое состояніе угольныхъ вагоновъ и вообще подвижнаго состава.* Для перевозки антрацита козлово-воронежско-ростовская желѣзная дорога имѣетъ спеціальные вагоны, получившіе типическое народное названіе „жуковъ". Вагоны эти весьма непрактичной для перевозки антрацита формы, сдѣланные очень непрочно, исключительно изъ сосноваго и еловаго лѣса, безъ буферовъ и другихъ существенныхъ принадлежностей, большею частію находятся въ неисправномъ состояніи, а именно: съ выломанными бортовыми досками, незатворяющимися дверцами и пр. Вслѣдствіе неимѣнія антрацитными вагонами буферовъ, при весьма чувствительныхъ толчкахъ во время маневровъ на станціяхъ и при остановкахъ въ пути, антрацитъ иногда въ весьма значительномъ количествѣ разсыпается по дорогѣ во время слѣдованія и при маневрахъ на станціяхъ чрезъ отверстія выбитыхъ бортовыхъ досокъ и плохо притворяющихся дверецъ, а также и чрезъ борта, такъ какъ вагоны, по малой своей вмѣстительности и взиманію дорогою провозной платы за номинальный, а не дѣйствительно оказавшійся по перевѣскѣ вѣсъ, грузятся обыкновенно верхомъ. Затѣмъ, къ числу потерь угольной промышленности отъ неисправности подвижнаго состава слѣдуетъ также приписать расхищеніе антрацита въ пути во время непомѣрно продолжительныхъ задержекъ груженныхъ имъ вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ. Такъ, весьма часто случается, что вагоны съ антрацитомъ находятся въ пути между станціями Шахты и Ростовъ-на-Дону, на протяженіи какихъ-нибудь 72 верстъ, по недѣлѣ и болѣе. Понятно, что при такихъ чрезвычайныхъ простояхъ на станціяхъ, совершенно неогражденныхъ, антрацитъ расхищается весьма легко и удобно окружными и мѣстными жителями для своихъ надобностей, особенно въ зимнее время. Общественное мнѣніе указываетъ на двѣ причины слишкомъ продолжительныхъ остановокъ на промежуточныхъ станціяхъ: одни говорятъ, что это происходитъ отъ недостатковъ тяги и неисправнаго содержанія локомотивовъ, тогда какъ другіе думаютъ, что причиной тому нераспорядительность службы движенія. Во всякомъ случаѣ, вѣрно то, что вышеупомянутые недостатки существуютъ и что устраненіе ихъ было бы весьма желательно въ интересахъ развитія угольной промышленности вообще.

4. *Недостатокъ присмотра за сохраненіемъ антрацита въ пути и отсутствіе дѣйствительной отвѣтственности за недостачу, оказывающуюся при сдачѣ въ мѣстахъ назначенія.* Въ первые годы

по открытіи движенія по воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ присмотра за сохраненіемъ антрацита въ пути не было никакого, а потому расхищеніе его во время слѣдованія отъ станціи Шахтной до Ростова, на протяженіи 72 верстъ, достигало ужасающихъ размѣровъ. Такъ, изъ 6 милліоновъ пудовъ, перевезенныхъ для русскаго общества пароходства и торговли въ теченіи 1872 и 1873 годовъ, не оказалось антрацита болѣе 600,000 пудовъ. При отказѣ въ то время управленія воронежско-ростовской дороги отвѣчать за недостачу антрацита, русское общество должно было войти въ особое соглашеніе съ артелью дороги и платить ей по 75 коп. преміи съ вагона, дабы предупредить расхищеніе его въ пути. Въ послѣдніе годы процентъ растраты антрацита во время слѣдованія къ мѣсту назначенія значительно сократился, но и теперь нерѣдко бываетъ, что въ шести или пятисотенныхъ вагонахъ не оказывается по 246, 170 и 216 пудовъ, не говоря уже о меньшихъ недостачахъ, и на все это имѣются фактическія доказательства. Въ прошедшемъ году правленіе общества козлово-воронежско-ростовской дороги обратило, наконецъ, вниманіе на справедливыя жалобы отправителей антрацита и заключило съ артелью договоръ, обязавъ ее наблюдать и отвѣчать за цѣлость антрацита въ пути. Но мѣра эта не принесла углепромышленности существенной пользы, такъ какъ артель разными способами систематически уклоняется отъ повѣрки вѣса и отвѣтственности за недостачу. Кромѣ того, въ самомъ договорѣ есть параграфъ, допускающій растрату въ 3% на такомъ короткомъ промежуткѣ, каково разстояніе между Шахтами и Ростовомъ. Между тѣмъ казалось бы, что вѣсъ такого плотнаго матеріала, каковъ антрацитъ, измѣняться не долженъ вовсе; будучи перевозимъ въ исправныхъ вагонахъ, съ прочными бортами и дверцами, антрацитъ можетъ, правда, мельчать, но никоимъ образомъ терять своего вѣса не долженъ, а въ особенности до громаднаго, значащагося въ договорѣ, процента. Допустивъ растрату въ 3%, правленіе дороги какъ бы само разрѣшаетъ артели брать съ каждаго вагона по 18 пудовъ вполнѣ безнаказанно; эта растрата составляетъ для владѣльца антрацита громадную потерю почти въ ½ коп. на каждомъ оставшемся въ вагонѣ и сданномъ ему пудѣ.

Въ виду успѣшнаго развитія каменноугольной промышленности и удешевленія минеральнаго топлива на мѣстахъ потребленія, весьма было бы желательно точное опредѣленіе неизбѣжно происходящей въ пути растраты и затѣмъ установленіе строгой денежной отвѣтственности за каждый недостающій при сдачѣ пудъ сверхъ опредѣленной нормы. Желательно было бы также, чтобы вознагражденіе за убытки лежало на управленіи дороги, а не на артели и производилось бы немедленно на мѣстѣ сдачи, подобно тому, какъ дорога взыскиваетъ провозную плату.

5. *Раздѣленіе цѣлыхъ угольныхъ поѣздовъ на мелкія части на попутныхъ станціяхъ.* Поѣзда съ вагонами, груженными исключительно однимъ антрацитомъ, отправляемые съ Шахтной станціи цѣлыми, почти всегда разбиваются на попутныхъ станціяхъ на мелкія партіи, доходящія иногда до двухъ и даже до одного вагона, которые и приходятъ порознь къ мѣсту назначенія. Такое раздѣленіе цѣлыхъ поѣздовъ въ пути представляетъ очень много неудобствъ для получателей антрацита; если невозможно доставлять къ мѣсту назначенія цѣлые поѣзда, составленные изъ вагоновъ, груженныхъ многими мелкими отправителями, то весьма желательно, чтобы антрацитъ крупныхъ поставщиковъ, таковыхъ, напримѣръ, какъ русское общество, которое сдаетъ ежедневно достаточное количество груженныхъ вагоновъ для составленія цѣлыхъ поѣздовъ, доставлялся на мѣсто неразрозненнымъ.

6. *Невозможность отправлять антрацитъ безъ перегрузки во всѣ мѣста требованія.* При всѣхъ своихъ отличныхъ качествахъ, какъ топлива, антрацитъ имѣетъ тотъ недостатокъ, что въ измельченномъ состояніи, въ видѣ мусора, онъ не годится почти ни на какое дѣло, а потому перегрузка въ пути сопряжена для него съ весьма значительнымъ убыткомъ. Вслѣдствіе этого антрацитъ почти вовсе не отправляется въ тѣ мѣста, которыя не лежатъ на линіяхъ прямаго безперегрузочнаго сообщенія, а между тѣмъ спросъ на него въ этихъ мѣстностяхъ есть и при лучшихъ условіяхъ могъ бы развиться въ довольно значительные размѣры. Такъ какъ расширеніе потребленія дѣйствуетъ благодѣтельно на развитіе промышленности, то и было бы желательно, чтобы антрацитъ можно было отправлять безъ перегрузки во всѣ тѣ мѣстности, лежащія при желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ на него есть спросъ, какъ, напримѣръ, Козловъ, и на другія дороги, смежныя съ козлово-воронежско-ростовскою дорогою.

7. *Несоразмѣрно высокая провозная плата, а также нѣкоторые другіе посторонніе платежи, ложащіеся на антрацитъ тяжелымъ бременемъ въ мѣстахъ его потребленія.* Всякое минеральное топливо, имѣя весьма малую цѣнность, должно перевозиться по наивозможно меньшему тарифу и быть избавлено отъ всякихъ лишнихъ налоговъ. Между тѣмъ за провозъ антрацита, отправляемаго на югъ къ сторонѣ Ростова, на разстояніи всего только 72 верстъ, желѣзная дорога взимаетъ 32,7% той стоимости, въ которую онъ обходится углепромышленникамъ, т. е. 7 коп. за пудъ, а именно: поверстной платы за каждый вагонъ 11 р. 29 коп., за перевѣску 50 коп. *) и за какую-то обводную вѣтвь 1 р. 50 коп., всего 13 р. 29 коп. за вагонъ съ 582 пудами антрацита, которые дорога обязывается сдавать изъ 600 первоначально въ него погруженныхъ, допуская 3% или 18 пудовъ на растрату въ пути. Такимъ образомъ, за доставку до Ростова каждаго пуда антрацита отправитель платитъ по 2,296 коп., что и составляетъ 32,7% первоначальной его стоимости. Если къ этимъ 2,29 коп. прибавить 0,5 коп., теряемыхъ отправителемъ на допускаемую растрату въ пути, какъ объяснено въ пунктѣ 5-мъ настоящей записки, не считая потери на измельченіе, то доставка каждаго дѣйствительно полученнаго имъ въ Ростовѣ пуда антрацита обойдется отправителю по 2,78 коп. или почти 40% первоначальной его стоимости. При такихъ условіяхъ расходовъ на перевозку, трудно ожидать быстраго развитія угольной промышленности и скорой замѣны минеральнымъ топливомъ дровъ въ мѣстахъ ихъ теперешняго потребленія.

Въ заключеніе настоящей записки, резюмируя все вышесказанное, позволю себѣ указать вкратцѣ, не вдаваясь въ техническія и административныя подробности желѣзнодорожнаго дѣла, тѣ главныя мѣры по отношенію къ перевозкѣ антрацита, которыя необходимы для успѣшнаго развитія дѣятельности рудника русскаго общества пароходства и торговли. Говорю о мѣрахъ, необходимыхъ только для удовлетворенія необходимости рудника русскаго общества потому, что объ общихъ нуждахъ углепромышленности будетъ, вѣроятно, высказано много мнѣній и безъ моего.

*) Самой дорогѣ перевѣска обходится только 25 коп. съ вагона.

1. Назначеніе министерскимъ росписаніемъ, какъ это дѣлалось въ теченіи послѣднихъ двухъ лѣтъ, количества ежедневной подачи порожнихъ вагоновъ подъ антрацитъ, добываемый рудникомъ, сообразно съ количествомъ предположенной по бюджету годовой добычи.

2. Чтобы потребное подъ нагрузку антрацита количество вагоновъ, сообразно министерскому назначенію, *дѣйствительно и аккуратно* подавалось на рудникъ русскаго общества пароходства и торговли каждый рабочій день и притомъ такимъ образомъ, чтобы онъ, т. е. рудникъ, никогда, ни днемъ, ни ночью, не оставался безъ вагоновъ.

Дабы обезпечить вполнѣ аккуратное исполненіе министерскаго распоряженія относительно регулярной подачи порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку антрацита, такъ какъ отъ несоблюденія въ точности этого распоряженія рудникъ русскаго общества пароходства и торговли несетъ громадные убытки, объясненные въ пунктѣ 2 настоящей записки, весьма желательно было бы принять строгія понудительныя мѣры въ видѣ денежныхъ взысканій въ пользу пострадавшей отъ неисправности стороны, такихъ, напримѣръ, взысканій, какія опредѣлены за недоставленіе опредѣленнаго количества вагоновъ къ мѣсту передачи по прямому товарному движенію, при обмѣнѣ ихъ между двумя смежными дорогами.

3. Чтобы подаваемые подъ нагрузку антрацита на рудникъ вагоны назначались къ отправленію не въ ту сторону, куда это удобно дорогѣ, а туда, гдѣ антрацитъ дѣйствительно требуется, т. е., если, по заявленію управленія рудникомъ, онъ долженъ идти на сѣверъ, къ сторонѣ Воронежа, то и вагоны подъ его нагрузку должны быть даваемы такіе, которые ходятъ въ эту сторону.

4. Чтобы провозная плата взималась не огуломъ за 600 пудовъ въ вагонѣ, а за количество, дѣйствительно оказавшееся при перевѣскѣ.

Затѣмъ всѣ остальныя потребности рудника русскаго общества пароходства и торговли по перевозкѣ антрацита, вѣроятно, будутъ тождественны съ нуждами всѣхъ другихъ углепромышленниковъ, на которыя отчасти указано въ настоящей запискѣ.

Копія письма управляющаго антрацитнымъ рудникомъ на имя генералъ-адъютанта Н. А. Краснокутскаго.

Ваше превосходительство, милостивый государь, Николай Александровичъ.

Приступая къ исполненію вашего порученія изложить мое мнѣніе о нуждахъ угольной промышленности по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, не нахожу ничего лучше, какъ препроводить при семъ копію съ записки, поданной мною въ коммиссію, назначенную министромъ путей сообщенія для разработки вышеупомянутаго вопроса. Прибавить къ изложенному въ запискѣ мнѣ остается только то, что болѣе или менѣе выяснилось уже при самыхъ преніяхъ, имѣвшихъ мѣсто въ засѣданіяхъ коммиссіи. Вниманіе коммиссіи, какъ и слѣдовало ожидать, было обращено главнымъ образомъ на три вопроса, а именно: 1) подача заявленій или требованій о назначеніи порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку минеральнаго топлива на мѣстахъ его добычи и отправки; 2) отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за ввѣряемые имъ для перевозки грузы антрацита и каменныхъ углей и 3) удешевленіе перевозки минеральнаго топлива вообще, или, лучше сказать, уменьшеніе желѣзнодорожнаго тарифа на этотъ предметъ до возможнаго minimum'а.

Насколько припоминаю сущность постановленій коммиссіи по вышеупомянутымъ вопросамъ, мнѣ кажется, они врядъ ли будутъ въ состояніи удовлетворить углепромышленность.

По первому изъ вышеупомянутыхъ вопросовъ коммиссія постановила, что заявленія на порожніе вагоны должны подаваться углепромышленниками и отправителями чрезъ мѣстное горное управленіе, въ декабрѣ, съ обозначеніемъ въ этихъ заявленіяхъ количества вагоновъ, потребнаго для каждаго лица въ теченіи предстоящаго года помѣсячно и посуточно. При этомъ колебанія въ ту или другую сторону, но и то только въ общей годовой цифрѣ требуемаго количества вагоновъ, будутъ допускаться не болѣе 10%. Такое постановленіе коммиссіи, буде ему суждено войти въ законную силу, не только не устранитъ теперешнихъ затрудненій по отношенію къ выдачѣ въ достаточномъ количествѣ порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку минеральнаго топлива, но поставитъ угольную промышленность еще въ большую зависимость отъ произвола желѣзнодорожныхъ управленій, о чемъ было заявлено мною въ коммиссіи во время преній по вопросу о подачѣ заявленій. Въ самомъ дѣлѣ, при теперешнемъ еще младенческомъ состояніи нашей каменноугольной промышленности и весьма ограниченномъ потребленіи внутри государства отечественнаго минеральнаго топлива, немыслимо, чтобы подобныя точныя и обязательныя заявленія могли подавать не только мелкіе углепромышленники, но даже такія солидныя предпріятія, каковъ рудникъ русскаго общества пароходства и торговли. Чтобы подать за годъ впередъ точное заявленіе о потребномъ количествѣ вагоновъ подъ нагрузку угля, необходимо обезпечить себя за годъ же впередъ не только достаточнымъ количествомъ рабочихъ рукъ, но и вѣрнымъ помѣщеніемъ предполагаемаго къ добычѣ въ теченіи года количества минерала. Между тѣмъ въ настоящее время, когда еще не успѣли не только образоваться поселенія постоянныхъ горнорабочихъ при мѣстахъ разработки, но и добывать временныхъ рабочихъ изъ внутреннихъ губерній сопряжено съ немалыми затрудненіями, углепромышленникъ не имѣетъ никакой возможности съ точностью опредѣлить даже за шесть мѣсяцевъ впередъ, найдетъ ли онъ достаточное количество рабочихъ рукъ или нѣтъ, а тѣмъ менѣе отъ него можно требовать точныхъ свѣдѣній впередъ за годъ о точномъ количествѣ предполагаемаго имъ къ вывозкѣ угля. Равнымъ образомъ относительно количества и времени продажи, развѣ мыслимо, чтобы каждый мелкій углепромышленникъ могъ знать съ точностію, кому и въ какомъ количествѣ онъ продастъ уголь въ теченіи года. Даже и крупные рудники и поставщики самимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ не знаютъ до самаго момента подписанія контракта, остается за ними поставка или нѣтъ, и въ какомъ именно количествѣ; такъ какъ же послѣ этого могутъ они подавать заявленія за годъ впередъ съ точностью чуть-ли не до пуда.

Развивъ вышеприведенные аргументы при преніяхъ, имѣвшихъ мѣсто въ засѣданіяхъ коммиссіи, я предложилъ, чтобы заявленія о количествѣ вагоновъ, необходимыхъ подъ нагрузку минеральнаго топлива, были раздѣлены на двѣ категоріи: *приблизительныя* и *точныя*. Первыя изъ нихъ, съ допущеніемъ колебаній въ потреб-

номъ количествѣ вагоновъ на 20 и даже 30% въ ту или другую сторону, должны были бы подаваться два раза въ годъ, а именно послѣ пасхи и послѣ покрова, сообразуясь съ установившимся въ народѣ обычаемъ наниматься на работу именно по этимъ срокамъ, чего твердо держится крестьянскій рабочій людъ. Что же касается точныхъ заявленій, то ихъ слѣдовало бы подавать, по моему мнѣнію, ни какъ не менѣе, какъ за мѣсяцъ впередъ.

Къ сожалѣнію, коммиссія не приняла во вниманіе вышеупомянутаго сдѣланнаго мною заявленія и оставила безъ измѣненія свое первое постановленіе, мотивируя отказъ тѣмъ, что будто бы желѣзнодорожнымъ обществамъ невозможно принять на себя отвѣтственность за правильную подачу достаточнаго количества порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку минеральнаго топлива, не имѣя за годъ впередъ точныхъ свѣдѣній, сколько и кому именно потребуется вагоновъ въ данный день. При ближайшемъ разсмотрѣніи, такой доводъ не выдерживаетъ самой снисходительной критики. Въ самомъ дѣлѣ, гдѣ же видано, чтобы желѣзнодорожныя общества для опредѣленія количества необходимаго имъ въ теченіи предстоящаго года подвижнаго состава руководились заявленіями случайныхъ частныхъ отправителей. Ни одно сколько нибудь серьезное общество, честно относящееся какъ къ своимъ, такъ и къ общественнымъ интересамъ, не положитъ своихъ разсчетовъ на такихъ шаткихъ основаніяхъ. Для этого есть общая статистика о движеніи грузовъ и производительности въ мѣстностяхъ, чрезъ которыя пролегаетъ данная желѣзная дорога, на управленіи которой и лежитъ священная обязанность собирать и разработывать для нея, т. е. для статистики, необходимый матеріалъ. Собираемыя такимъ образомъ изъ года въ годъ статистическія данныя и должны ложиться въ основаніе разсчетовъ при опредѣленіи необходимаго количества подвижнаго состава, а затѣмъ для дороги совершенно безразлично, будетъ ли имъ пользоваться тотъ или другой изъ отправителей,—лишь былъ бы грузъ, а за этотъ послѣдній должна ручаться ею же самой составленная и выработанная статистика производительности и движенія грузовъ въ данной мѣстности.

По второму изъ упомянутыхъ въ началѣ настоящаго письма вопросу, а именно: надзоръ за сохраненіемъ грузовъ минеральнаго топлива съ момента передачи его желѣзнымъ дорогамъ на станціяхъ отправленія до момента сдачи въ мѣстахъ назначенія,—коммиссія, какъ кажется, придала слишкомъ большое значеніе жандармскому полицейскому надзору, не обративъ достаточнаго вниманія на денежную отвѣтственность тѣхъ, кому ввѣряется грузъ. Между тѣмъ всѣмъ и каждому извѣстно, что никакой надзоръ полицейскихъ или другихъ получающихъ постоянное жалованье лицъ не гарантируетъ отъ растраты и расхищенія такъ, какъ немедленная и непосредственная денежная отвѣтственность тѣхъ, кому ввѣряется товаръ для храненія или перевозки. Пусть обяжутъ желѣзнодорожныя общества платить немедленно за все дѣйствительно ими принятое на станціи отправленія и не сданное полностію на мѣстѣ назначенія, какъ я предлагалъ въ пунктѣ 4 моей записки, а за неисполненіе этого обязательства предоставить право отправителямъ искать съ нихъ убытки судомъ, и можно быть вполнѣ увѣреннымъ, что всѣ жалобы на расхищеніе и растрату минеральнаго топлива въ пути, доходящія иногда до ужасающихъ размѣровъ, прекратятся тотчасъ же. Вѣдь существуетъ же прямая законная отвѣтственность для гужевыхъ извозчиковъ и чумаковъ за ввѣряемый имъ по накладнымъ грузъ, и, сколько извѣстно, отвѣтственность эта всегда приносила самые благіе результаты, ибо о пропажахъ и растратахъ товаровъ, посылавшихся съ извозчиками, почти никогда и никто не слыхалъ въ прежнія времена. Нѣтъ причины полагать, чтобы такая мѣра не принесла существенной пользы и по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Неся немедленную денежную отвѣтственность, желѣзнодорожныя общества пріищутъ сами и лучше, чѣмъ кто нибудь, способы и средства для предупрежденія расхищенія и растраты грузовъ въ пути. Для этого имъ стоитъ только не потакать и не щадить завѣдомо артели, коимъ ввѣряется храненіе грузовъ, удерживая изъ ихъ залоговыхъ денегъ, достигающихъ на нѣкоторыхъ дорогахъ весьма значительныхъ суммъ, тѣ платежи за растрату, которые приходятся выдавать самимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ.

Какъ въ запискѣ, такъ и въ настоящемъ письмѣ я упомянулъ, что за недостающее по квитанціи количество минеральнаго топлива, за исключеніемъ, разумѣется, того, что будетъ опредѣлено на растрату, дороги обязаны вознаграждать потерпѣвшихъ *на мѣстѣ сдачи, гдѣ будетъ обнаружена недостача, и главное немедленно.*

Обязать желѣзнодорожныя общества платить за растрату грузовъ немедленно на мѣстѣ обнаруженія весьма важно и существенно, ибо общества эти вообще, считая себя почему-то правительственными учрежденіями, неподлежащими отвѣтственности предъ общими для всѣхъ судебными учрежденіями, обыкновенно уклоняются отъ справедливыхъ платежей, затягивая дѣло какими-то своими домашними административными разбирательствами, въ надеждѣ, что злополучный потерпѣвшій отправитель, соскучившись ожидать удовлетворенія своей претензіи, махнетъ на нее рукой, что обыкновенно и оправдывается въ большей части случаевъ.

Вопросъ объ удешевленіи стоимости перевозки минеральнаго топлива, повидимому, вовсе не вошелъ въ программу занятій коммиссіи, а между тѣмъ онъ принадлежитъ къ числу тѣхъ, на разработку которыхъ слѣдовало бы обратить наибольшее вниманіе. Поводомъ къ устраненію этого вопроса отъ обсужденія обыкновенно на приводится то, что существующіе теперь тарифы основаны на концессіи и что будто бы правительство поэтому не имѣетъ права вмѣшательства. Трудно повѣрить, чтобы государство, на средства котораго выстроены всѣ безъ исключенія желѣзныя дороги, не имѣло права, въ видахъ общегосударственныхъ интересовъ, дѣлать указанія обществамъ, имъ же самимъ созданнымъ и существующимъ единственно благодаря его же прямымъ или косвеннымъ гарантіямъ. Допуская однако, что обстоятельства сложились такъ, что правительство дѣйствительно не имѣетъ права благодѣтельнаго вмѣшательства въ дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ, казалось бы, это не должно мѣшать ему идти дальше по пути гарантій для поддержки тѣхъ отраслей промышленности, развитіе коихъ имѣетъ общегосударственное значеніе. Въ ряду же такихъ отраслей одно изъ первыхъ мѣстъ безспорно принадлежитъ каменноугольной и вообще горнозаводской промышленности. Если правительство, въ виду своей отеческой заботливости о поддержаніи и развитіи сельскаго народнаго хозяйства, не щадитъ средствъ и усилій для предупрежденія конечнаго истребленія лѣсовъ, сохраненіе которыхъ имѣетъ для земледѣлія значеніе жизни и смерти, которая одна только при свободной конкуренціи и способна сдѣлать по отношенію къ сохраненію лѣсовъ то, чего невозможно достигнуть никакими понудительными и охранительными законоположеніями, ни иными какими бы то ни было способами. Но дабы каменный уголь, какъ топливо для желѣзныхъ дорогъ, заводовъ и фабрикъ, могъ успѣшно конкурировать съ дровами въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ это желательно, необходимо, чтобы онъ предлагался тамъ въ продажу по цѣнамъ значительно низшимъ противъ наименьшихъ цѣнъ на дрова. Для пониженія же стоимости минеральнаго топлива въ мѣстахъ его потребленія есть два пути, а именно: удешевленіе его цѣнности на самыхъ мѣстахъ его добычи и пониженіе перевознаго тарифа до minimum'а. Первая изъ вышеупомянутыхъ цѣлей вполнѣ достигнется развитіемъ каменноугольной промышленности, которая, въ свою очередь, тѣсно связана съ расширеніемъ рынка и увеличеніемъ сбыта, вторая же въ настоящее время всецѣло зависитъ отъ каприза или доброй воли тѣхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, по линіямъ которыхъ неминуемо должно проходить минеральное топливо къ мѣстамъ потребленія. Вотъ тутъ-то, казалось бы, правительство и можетъ оказать то благодѣтельное содѣйствіе, которое одно и можетъ обезпечить каменноугольной промышленности быстрое и правильное развитіе. Ему стоило бы только произвести на желѣзнодорожныя общества въ высшей степени справедливое давленіе въ смыслѣ пониженія тарифа на перевозку минеральнаго топлива до minimum'а. Буде же прибѣгнуть къ этому средству окажется положительно невозможнымъ, то потребовать пониженія и могущіе произойти отъ того убытки обезпечить дальнѣйшими гарантіями.

Здѣсь будетъ кстати сказать, что возможность замѣны дровъ минеральнымъ топливомъ, гдѣ это желательно съ цѣлью сохраненія лѣсовъ, зависитъ главнымъ образомъ не отъ уменьшенія цѣны каменнаго угля на мѣстахъ его разработки, а единственно отъ пониженія тарифа перевозки. И дѣйствительно, удешевленіе, напримѣръ, грушевскаго антрацита на 1 коп. при Шахтахъ будетъ почти нечувствительно для потребителей его въ районѣ Москвы, а между тѣмъ 1 копѣйка на пудъ есть почти 50% той чистой прибыли, которую извлекаетъ въ настоящее время грушевскій углепромышленникъ изъ затраченнаго имъ на добычу антрацита капитала и труда. Далѣе же 1-й коп. на пудъ антрацитъ врядъ ли когда нибудь въ состояніи понизиться противъ существующей теперь цѣ-

ны, даже при самой сильной конкуренціи. Съ другой же стороны, пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа только на 0,005 коп. съ версты и пуда сразу удешевитъ антрацитъ для московскихъ потребностей на 5—8 коп. на пудъ, т. е. падетъ его стоимость съ 28 на 22,2 коп. за пудъ. Слѣдовательно, не говоря уже о дальнѣйшемъ сокращеніи тарифа, даже пониженіе только на *пять тысячныхъ* копѣйки съ пуда уже дастъ возможность грушевскому антрациту успѣшно конкурировать съ дровами въ Москвѣ и ея окрестностяхъ, ибо 80 пудовъ антрацита, равняющіеся, по своей производительности теплорода, одной кубической сажени сухихъ дровъ самаго твердаго дерева, обойдутся потребителю въ Москвѣ 17 р. 76 коп., тогда какъ березовыя дрова тамъ нельзя купить менѣе 22 и даже 23 р. за кубическую сажень. По вышеприведенному примѣру легко составить себѣ понятіе о той громадной пользѣ не только для каменноугольной, но и для всей вообще отечественной промышленности, не исключая и народнаго сельскаго хозяйства, отъ самаго незначительнаго пониженія желѣзнодорожнаго тарифа на перевозку минеральнаго топлива.

№ 67.

Отъ углепромышленниковъ г. Ростова-на-Дону.

Углепромышленники г. Ростова имѣютъ честь представить вниманію Высочайше утвержденной подкоммиссіи юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ свои соображенія объ измѣненіи слѣдующихъ неудовлетворительныхъ порядковъ, существующихъ на козлово-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ.

Объ уменьшеніи тарифа. Изъ получаемыхъ нами квитанцій по отправкѣ угля видно, что желѣзная дорога взимаетъ за отправляемый по козлово-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ антрацитъ со станціи „Шахтной“ до Козлова по 1/65 съ пуда и версты, а за отправляемый съ той же „Шахтной“ станціи до станціи „Новый-Ростовъ“—по 1/40. Какими соображеніями руководствуется желѣзная дорога, взимая излишнюю плату при отправкѣ антрацита въ

Ростовъ, намъ неизвѣстно; но справедливость требуетъ, чтобы взимаемая за провозъ плата отъ станціи „Шахтной“ какъ на сѣверъ, такъ и на югъ, была одинакова, тѣмъ болѣе на Ростовъ, который служитъ главнымъ складочнымъ мѣстомъ для антрацита и откуда снабжается имъ все побережье Азовскаго и Чернаго морей, вслѣдствіе чего въ Ростовъ поступаетъ 3/4 всей выработки грушевскихъ рудниковъ. Поэтому и необходимо для развитія каменноугольнаго дѣла грушевскихъ залежей установить провозную плату отъ „Шахтной“ станціи до Ростова въ 1/65 съ пуда и версты. Уравненіе тарифа до 1/65 на югъ необходимо, чтобы предотвратить приближающійся кризисъ антрацитнаго дѣла, такъ какъ въ послѣднее время многіе пароходы, плавающіе по Дону, предпочли антрациту курной уголь, возимый харьковскою дорогою по 1/60, какъ болѣе доступный по цѣнѣ. Тоже имѣетъ намѣреніе сдѣлать и ростово-владикавказская желѣзная дорога.

О точномъ расчисленіи поверстнаго разстоянія. Склады антрацита расположены по береговой линіи желѣзной дороги между станціями Нихичевань и Гниловской курско-харьковско-азовской желѣзной дороги; между тѣмъ провозная плата отъ станціи Шахтной какъ до Нахичевани, такъ и до Новаго-Ростова взимается однообразная. Въ виду того, что по дешевизнѣ своей антрацитъ не можетъ выдерживать какъ увеличеннаго тарифа, такъ и излишней поверстной платы, необходимо взимать плату по дѣйствительному количеству верстъ отъ мѣста отправленія до мѣста нахожденія склада.

О сборѣ за перевѣску вагоновъ. За перевѣску вагоновъ при станціи отправленія взимается по 50 коп. съ вагона, а такъ какъ со станціи Шахтной отправляется въ годъ до 50,000 вагоновъ, то понятно, какую излишнюю сумму дорога взимаетъ съ отправителей за устройство вѣсовъ и содержаніе служащихъ при оныхъ. А по сему и сумму налога можно опредѣлить въ 10 коп. съ вагона, чѣмъ покроется съ избыткомъ расходъ дороги на затраченный капиталъ, и, кромѣ того, у отправителей одной только станціи Шахтной составится экономіи болѣе 20,000 руб., а при большемъ развитіи горнаго дѣла и гораздо болѣе.

О причинахъ потери угля при перевозкѣ. При полученіи угля въ Ростовѣ постоянно оказываются недостачи, нерѣдко доходящія

до 30%. Къ числу причинъ, особенно вліяющихъ на растрату, слѣдуетъ отнести вагоны низкобортные, маломѣрные и съ деревянными буферами, въ которые однако грузится 600 пудовъ, исключительно назначаемые для перевозки угля въ Ростовъ. Другая причина пропажи угля при перевозкѣ—отсутствіе спеціально приставленныхъ артелей для охраненія онаго во время стоянки вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ и въ пути. Въ настоящее время такой присмотръ желѣзная дорога поручаетъ рабочимъ, нанимаемымъ ею для нагрузки и выгрузки разнаго рода товаровъ. Само собою разумѣется, что эти рабочіе, занятые своимъ дѣломъ, не могутъ, да и не считаютъ себя обязанными караулить уголь, тѣмъ болѣе, что вагоны бываютъ по линіи разбросаны не рѣдко на разстояніи версты отъ станціи. Кромѣ того, невѣрность дѣйствительной тары вагоновъ по отношенію къ тарѣ, написанной на вагонахъ, явленіе обычное, и разница доходитъ иногда до 40 пудовъ. Провѣрить же тару порожнихъ вагоновъ невозможно при маломъ количествѣ и не всегда исправныхъ вѣсахъ при станціи желѣзной дороги.

О вознагражденіи за недостачу угля. Практикуемый въ настоящее время способъ вознагражденія за потерю бываетъ большею частію причиною того, что многіе получатели не подаютъ своихъ жалобъ о недостачѣ.

При полученіи небольшихъ партій, пропажа 10 — 15 пудовъ, сверхъ 3% установленной траты, не вызываетъ особенной необходимости составленія актовъ, вслѣдствіе того, что формальность эта обставлена разными неудобствами, въ числѣ которыхъ главное—отсутствіе вѣсовъ по набережной рѣки Дона, хотя за перевѣску при отправленіи желѣзная дорога взыскиваетъ по 50 коп. съ вагона и такимъ образомъ обязана бы имѣть нѣсколько вѣсовъ на набережной для провѣрки.

Если же, при полученіи нѣсколькихъ вагоновъ, случается значительная недостача, то администрація воронежской дороги неправильно истолковываетъ и приводитъ въ исполненіе министерское распоряженіе о 3% недостачѣ. Такъ, если получатель составилъ актъ о перевѣскѣ 10 вагоновъ и изъ нихъ на 3 оказалась недостача, превосходящая размѣръ 3%, то недостача раскладывается на всѣ 10 вагоновъ, для того, чтобы потеря не превышала 3% на всю партію, вслѣдствіе этого въ результатѣ, въ большинствѣ случаевъ, и выходитъ, что недостачи нѣтъ.

Для устраненія этихъ важныхъ неудобствъ слѣдовало бы: во-первыхъ, производить разсчетъ за недостачу угля на мѣстѣ полученія и въ возможно скорѣйшемъ времени. Въ настоящее время, въ тѣхъ случаяхъ, когда недостача доказана актомъ, выдача вознагражденія за потерю производится лишь по прошествіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ; во-вторыхъ, чтобы дать возможность получателямъ провѣрять дѣйствительный вѣсъ получаемаго антрацита и тары вагоновъ, крайне необходимо устроить по набережной Дона нѣсколько вѣсовъ, что лежитъ на обязанности желѣзной дороги, такъ какъ она взыскиваетъ за перевѣску вагоновъ при станціи отправленія, и, въ третьихъ, чтобы недостача угля, обнаруженная при перевѣскѣ одного или нѣсколькихъ вагоновъ, не раскладывалась на всю партію доставленнаго антрацита, а относилась бы отдѣльно къ тѣмъ вагонамъ, въ коихъ оказалась недостача.

О распространеніи въ частной продажѣ тарифовъ и классификацій. Какъ извѣстно, на желѣзныхъ дорогахъ тарифъ и классификація неоднообразны, имѣютъ много частныхъ исключеній и спеціальныхъ договоровъ; отсутствіе ихъ въ продажѣ со всѣми дополненіями и измѣненіями ставитъ получателя въ невозможность провѣрить правильность разсчета провозной платы, сдѣланнаго на станціи отправленія. Намъ достовѣрно извѣстны случаи, когда переплата противъ тарифа доходила на товарахъ съ большаго разстоянія до 300 руб. съ вагона. Переплата эта была возвращена желѣзною дорогою, но доказывать такую неправильность было крайне затруднительно, за неимѣніемъ у получателей тѣхъ справокъ, о которыхъ говорится выше. Необходимо обязать желѣзныя дороги, въ предупрежденіе такихъ недоразумѣній, открыть продажу тарифовъ и классификацій всѣхъ дорогъ, со всѣми примѣчаніями и дополненіями, при кассахъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, о чемъ должны быть вывѣшены у кассъ объявленія. Только въ такомъ случаѣ получатели и отправители будутъ имѣть возможность провѣрять правильность разсчета провозной платы и другихъ обязательныхъ расходовъ, сопряженныхъ съ отправкой товаровъ. Кромѣ того, при тарифахъ слѣдовало бы прилагать формы составленія актовъ на разные случаи и другія же-

лѣзнодорожныя правила, чтобы сдѣлать эти свѣдѣнія доступными для всѣхъ имѣющихъ сношенія съ желѣзными дорогами по отправкѣ товаровъ.

О мѣстномъ пассажирскомъ поѣздѣ. Для удобствъ сообщенія мѣстныхъ гражданъ, преимущественно торговаго класса, учрежденъ между Ростовомъ и Шахтами мѣстный пассажирскій поѣздъ, который, отправляясь изъ Ростова въ 5 часовъ утра, приходитъ въ Шахты въ 9 часовъ 30 мин. утра, слѣдовательно въ ходу бываетъ 4 1/2 часа. Такъ какъ между Ростовомъ и Шахтами разстояніе всего 85 верстъ, то пробѣгъ поѣзда свободно можно сократить на 1 1/2 ч. и тѣмъ избавить пассажировъ — купцовъ отъ излишней потери времени 3 часовъ при поѣздкѣ туда и обратно. Сокращеніе времени пробѣга совершенно возможно, ибо все промедленіе происходитъ отъ большихъ остановокъ на станціяхъ.

Заканчивая настоящую докладную записку, мы, углепромышленники г. Ростова, имѣемъ честь присовокупить, что въ подробное разсмотрѣніе цифръ и деталей не входили, такъ какъ намъ извѣстно, что новочеркасскій съѣздъ углепромышленниковъ представилъ въ подкоммиссію докладъ, въ которомъ подробно изложены всѣ обстоятельства, вліяющія на стоимость и задерживающія сбытъ минеральнаго топлива

Подписали 9 мѣстныхъ углепромышленниковъ.

№ 68.

Директора раменской фабрики, инженеръ-технолога Ѳедора Михайловича Дмитріева.

Раменская „промышленнаго и торговаго товарищества П. Малютина сыновей“ мануфактура, развившаяся въ періодъ послѣдняго десятилѣтія, постоянно пользовалась пролегающею вблизи ея московско-рязанскою желѣзною дорогою и до сего времени не встрѣчала какихъ-либо особыхъ стѣсненій или вообще неудобствъ въ перевозкахъ ея издѣлій и потребныхъ для нея сырыхъ матеріаловъ. Поэтому на вопросы, прямо поставленные въ отношеніи

Высочайше учрежденной подкоммиссіи дорогъ юго-восточнаго района, отъ 25 марта сего года за № 101, управленіе мануфактуры ничего не имѣетъ сказать. Не смотря на это, въ виду широкой задачи, возложенной на подкоммиссію, считаемъ необходимымъ обратить вниманіе ея на весьма существенный вопросъ для всей подмосковной заводской и фабричной промышленности. Съ каждымъ годомъ потребленіе топлива въ Москвѣ и ея окрестностяхъ увеличивается, съ одной стороны, вслѣдствіе увеличенія населенія въ столицѣ, а съ другой—вслѣдствіе распространенія паровыхъ двигателей на фабрикахъ и заводахъ и усиливающагося движенія на желѣзныхъ дорогахъ. Между тѣмъ стоимость топлива ежегодно возрастаетъ и тѣмъ нерѣдко задерживаетъ весьма существенно правильное развитіе промышленности. Постоянное поднятіе цѣнъ на дрова свидѣтельствуетъ, что спросъ превышаетъ предложеніе. Разработка же лѣсовъ, напротивъ того, производится, какъ это извѣстно каждому, по большей части неправильно, такъ какъ ежегодная добыча дровъ превышаетъ предѣлы, допускаемые раціональнымъ хозяйствомъ, вслѣдствіе чего лѣса уничтожаются. Такимъ образомъ, для удовлетворенія потребностей возрастающей промышленности, за недостаткомъ древеснаго топлива, приходится обращаться къ другимъ родамъ топлива и преимущественно къ минеральному, т. е. каменному углю. *)

Для московской промышленности въ настоящее время доставляется каменный уголь англійскій, тульскій, рязанскаго бассейна и грушевскій антрацитъ.

Англійскій уголь доставляется въ Москву свободнѣе и дешевле, чѣмъ русскій уголь донецкаго бассейна, не смотря ни на разстоянія, ни на низкій курсъ. Тульскіе угли, заключающіе въ себѣ значительный процентъ сѣры, относятся къ числу весьма низкихъ углей и добываются сравнительно настолько въ небольшомъ количествѣ что ими удовлетворяется ничтожная доля потребностей. Поч-

*) Торфъ для нуждъ промышленности добывается изъ болотъ, находящихся вблизи промышленныхъ заведеній, достоинство его, какъ топлива, въ большинствѣ случаевъ не высоко, слѣдовательно едва ли этотъ продуктъ можетъ съ выгодою быть перевозимъ по желѣзнымъ дорогамъ на большія разстоянія. На основаніи этого мы и позволили себѣ обратить вниманіе подкоммиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла исключительно на перевозку каменнаго угля.

ти тоже самое можно сказать и объ углѣ рязанскаго бассейна, хотя его качества, по крайней мѣрѣ изъ нѣкоторыхъ мѣсторожденій, выше тульскаго, но вообще средняго достоинства. Южное же минеральное топливо, залегающее на площади, измѣряемой десятками тысячъ квадратныхъ верстъ и отличающееся высокимъ качествомъ, почти не достигаетъ Москвы, а если и получается, то въ весьма ограниченномъ количествѣ.

Самое появленіе англійскаго угля на рынкахъ Россіи должно считаться явленіемъ вполнѣ анормальнымъ, тѣмъ болѣе для такого отдаленнаго отъ источника его добыванія промышленнаго центра, какъ Москва, а потому мы находимъ, что изученіе этого явленія составляетъ потребность первостепенной важности. Мы полагаемъ, что если опредѣлить годовое потребленіе топлива въ московскомъ районѣ, ежегодный приростъ древеснаго топлива въ лѣсахъ и дѣйствительно возможную разработку послѣднихъ, то получились бы выводы, опредѣляющіе, въ какомъ количествѣ должно быть доставляемо минеральное топливо донецкаго бассейна. Кромѣ того, этотъ выводъ далъ бы возможность опредѣлить, каковы должны быть перевозочныя средства желѣзныхъ дорогъ, на долю которыхъ выпадаетъ перевозка южныхъ углей.

Надлежащему развитію потребленія донецкаго угля препятствуютъ главнымъ образомъ желѣзнодорожные тарифы: такъ, напримѣръ, николаевская дорога перевозитъ англійскій уголь по $^1/_{80}$ коп. съ пудо-версты, а русскій уголь у насъ почти вездѣ перевозится по $^1/_{60}$ коп., т. е. на 33% дороже.

Администраціи нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ находятъ невыгоднымъ перевозить уголь даже по тарифу въ $^1/_{60}$ коп. съ пудо-версты, ссылаясь на то, что перевозка фактически обходится дороже. Мы полагаемъ, что здѣсь кроется серьезная ошибка.

Русскія желѣзныя дороги большею частію заняты перевозкою хлѣба по тарифу въ $^1/_{52}$ коп. и преимущественно въ зимніе мѣсяцы. Поэтому въ лѣтніе мѣсяцы, когда перевозка хлѣба достигаетъ minimum'а, расходы на администрацію и содержаніе прислуги остаются тѣже, что и зимой, а подвижной составъ непроизводительно простаиваетъ,—минеральное топливо могло бы перевозиться съ большимъ успѣхомъ и выгодою для желѣзныхъ дорогъ.

Извѣстно и не спеціалистамъ, что въ зимнее время условія

эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ менѣе выгодны: средній составъ груженаго поѣзда, напримѣръ на московско-рязанской желѣзной дорогѣ, при шестиколесныхъ паровозахъ, зимою бываетъ въ 30 вагоновъ, а иногда, при морозахъ, только въ 25 вагоновъ, тогда какъ лѣтомъ—въ 35 вагоновъ. Изнашиваемость рельсовъ и бандажей зимою значительно превышаетъ лѣтнюю. Оборотъ вагоновъ, вслѣдствіе опаздыванія поѣздовъ зимою, долженъ совершаться лѣтомъ успѣшнѣе. Сумма этихъ обстоятельствъ, въ связи съ вышеприведенными соображеніями относительно необходимости имѣть на желѣзныхъ дорогахъ извѣстные постоянные расходы, указываетъ, что въ желѣзнодорожной администраціи создалось невѣрное понятіе о дѣйствительной стоимости перевозки одного пуда груза на версту.

Мы полагаемъ, что если бы минеральное топливо перевозилось въ лѣтнее полугодіе, когда дороги наименѣе заняты перевозками хлѣба, то и этимъ уже было бы бы оказано значительное подспорье промышленности и дорогамъ, перевозка фактически обходилась бы дешевле перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ, производящихся зимою.

Тарифъ за провозъ минеральнаго топлива въ лѣтніе мѣсяцы не долженъ учитываться среднею стоимостью перевозокъ въ году, такъ какъ большій % ихъ падаетъ на зимніе мѣсяцы и, вслѣдствіе неравномѣрности распредѣленія грузовъ по временамъ года, вызываетъ необходимость постоянно имѣть на дорогѣ администрацію въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ наибольшимъ перевозкамъ одного или нѣсколькихъ зимнихъ мѣсяцевъ. Такимъ образомъ, въ стоимости поѣздо-версты при установленіи перевозки угля въ лѣтніе мѣсяцы должны заключаться лишь такіе прямые расходы, какъ стоимость топлива, поверстныя машинистамъ и кондукторамъ, и изъ числа косвенныхъ только такіе расходы, какъ изнашиваемость рельсовъ и стоимость ремонта подвижнаго состава въ лѣтніе же мѣсяцы. Такіе же расходы, какъ жалованье прислугѣ, станціонной администраціи и управленіямъ, проценты на капитальныя затраты на постройку дороги, ремонтные расходы по исправленію полотна, добавленію балласта, ремонту зданій и т. п., не должны быть принимаемы во вниманіе, такъ какъ всѣ упомянутыя траты существуютъ и безъ перевозки угля въ лѣтніе мѣсяцы, а при введеніи перевозки не увеличатся.

Наконецъ, стоимость перевозки минеральнаго топлива должна уменьшиться, если ее производить въ спеціальномъ угольномъ подвижномъ составѣ, какъ это дѣлается во всей Европѣ, гдѣ угольнѣй вагонъ, вѣся 260 пудовъ, подымаетъ тѣ же 600 пудовъ, какъ и обыкновенный вагонъ, вѣсящій однако же четыреста слишкомъ пудовъ, т. е. первый составляетъ только 40% общаго груза, тогда какъ второй болѣе 70%, и между тѣмъ обыкновенный вагонъ стоитъ много дороже и движущей силы требуетъ большей, или, иначе сказать, средній составъ поѣзда при угольныхъ вагонахъ значительно будетъ большій.

Не касаясь близко въ своей дѣятельности желѣзнодорожнаго хозяйства, мы далеки отъ того, чтобы въ самомъ дѣлѣ сообщить точныя указанія тѣхъ мѣропріятій, которыя необходимы, чтобы дать возможность чрезвычайно богатому русскому минеральному топливу служить подспорьемъ отечественной промышленности, и потому, ограничиваясь лишь заявленіемъ объ одной изъ насущныхъ потребностей, полагаемъ, что лицами, вошедшими въ составъ подкоммиссіи, этотъ вопросъ не будетъ оставленъ безъ вниманія и при содѣйствіи спеціалистовъ разработанъ вполнѣ, какъ онъ того заслуживаетъ.

№ 69.

Ростовскаго-на-Дону городскаго головы.

На благоусмотрѣніе коммиссіи считаю долгомъ сообщить обстоятельства отношеній козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги къ г. Ростову, кои заключаются въ слѣдующемъ:

1. По заключенному городскимъ управленіемъ съ обществомъ желѣзной дороги контракту, послѣднему разрѣшено построить обходную вѣтвь съ тою цѣлью, чтобы отстранить тѣ затрудненія при торговыхъ и промышленныхъ операціяхъ на набережной, какія причинялись безпрерывнымъ проходомъ поѣздовъ, и съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы всѣ поѣзда, адресованные на станцію Новый-Ростовъ, направлять по обходной вѣтви, а по набережной доставлять только тѣ поѣзда, которыхъ товаръ адресованъ на станцію Ростовъ-Пристань. Тѣмъ же контрактомъ общество обязалась подавать вагоны къ амбарамъ на набережной для нагрузки и выгрузки товаровъ съ полученіемъ за то съ того, кому поданъ вагонъ, по 1 руб. 50 коп. за каждый. Однако, не смотря на это опредѣленіе правъ и обязанностей общества желѣзной дороги, обусловленныхъ контрактомъ въ отношеніи къ линіи, проходящей по набережной, управленіе дороги самовольно, въ нарушеніе контракта, транспортируетъ цѣлые угольные поѣзда, адресованные на станцію Ростовъ-Донъ, не по обходной линіи, а по набережной, чѣмъ сильно стѣсняетъ торговыя операціи на набережной. При семъ является другое обстоятельство, не безотвѣтственное даже предъ закономъ: за угольные поѣзда, адресованные на Ростовъ-Донъ, станція отправленія получаетъ плату по росписанію, считая путь по обходной вѣтви, а возитъ по набережной, гдѣ путь короче, и такимъ образомъ получаетъ бо́льшую плату за провозъ.

2. За уголь, отправляемый съ грушевскихъ рудниковъ на гниловскую станцію, отстоящую отъ станціи Ростовъ-Донъ на 6 верстъ, управленіе дороги беретъ за эти 6 верстъ по 1/40 коп. съ пуда, или по 90 коп. съ вагона. Правиленъ ли таковой сборъ?

3. Справедливъ ли тарифъ въ 1/40 коп. отъ Грушевки до Ростова? Объ отмѣнѣ этого тарифа и о взиманіи за доставку угля по 1/60 коп. съ пуда и версты возбуждено ходатайство въ послѣднее время чрезъ уполномоченнаго въ техническо-инспекторскомъ комитетѣ министерства путей сообщенія, которое, какъ по полученнымъ свѣдѣніямъ стало извѣстно, находится на разсмотрѣніи высшаго начальства.

4. До устройства обводной линіи плата за нагруженный вагонъ въ 600 пудовъ угля отъ станціи Шахтной до станціи Старый-Ростовъ взималась по 11 р. 29 коп. отъ вагона; съ проведеніемъ же обводной линіи плата за то же количество и въ районѣ между означенными станціями взимается по 13 руб. 29 коп., посему желательно установленіе прежней платы.

5. Также до устройства обводнаго пути за доставку угля отъ станціи Шахтной до гниловской взималось съ вагона вѣсомъ въ 600 пудовъ 12 руб. 69 к., а теперь 14 руб. 69 коп., тогда какъ

грузъ этотъ отправляется не по обходной линіи, а по пути, устроенному по набережной, почему справедливость требуетъ установленія прежней платы.

6. Согласно контракту, заключенному городскимъ управленіемъ съ обществомъ козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, товары, идущіе транзитомъ, должны быть направляемы не по линіи, устроенной на набережной, а по обходному пути; между тѣмъ это условіе обществомъ не исполняется, вслѣдствіе чего является необходимость настоять надъ обществомъ за выполненіемъ во всѣхъ частяхъ и въ точности заключеннаго съ нимъ городомъ договора. 1879 года мая 31 дня.

№ 70.

Отъ ростовскихъ-на-Дону товароотправителей и товарополучателей.

Если цѣль проведенія желѣзныхъ дорогъ есть намѣреніе поднять экономическое состояніе края, способствовать увеличенію промышленности, облегченію и процвѣтанію торговли, то она не можетъ быть достигнута при существующихъ нынѣ высокихъ тарифахъ и расходахъ, съ которыми сопряжена отправка грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ. Провозная плата отъ Воронежа до Ростова (600 верстъ) почти всегда много дороже фрахта отъ таганрогскаго рейда до Лондона и Марсели.

Положеніе, заслуживающее большаго вниманія.

Обращая на это вниманіе коммиссіи, мы покорнѣйше просимъ, если невозможно большое пониженіе тарифа къ Ростову, то нельзя ли возстановить по воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ тарифъ, дѣйствовавшій въ 1874 г., когда изъ Воронежа до Ростова вагонъ стоилъ 95 р. 75 к., со станціи Лиски 82 р. 12 коп. Мы находимъ крайне необходимымъ нынѣ дѣйствующій тарифъ уменьшить на 20%, а для ржи даже больше, потому что она, вмѣсто своего естественнаго направленія къ Ростову, отправляется огромными партіями въ Ригу, по тарифу болѣе дешевому. Интересно знать, ради какихъ причинъ тарифъ къ Ригѣ, Кенигсбергу, Петербургу много дешевле, чѣмъ на югъ? Нельзя ли, наконецъ, уравнять его?

Мы считаемъ плату за разгрузку и выгрузку (6 рублей) слишкомъ высокой и совершенно несправедливой, потому что нагрузка въ вагоны стоитъ обыкновенно одинъ рубль за вагонъ, затѣмъ при адресѣ груза въ Ростовъ-Пристань, на имя получателей, которые всѣ извѣстны и начальнику станціи, и его помощнику, вагоны подаются на вѣтвь къ амбарамъ и выгрузка изъ нихъ производится *всегда* на счетъ товароотправителей. Просимъ покорнѣйше отмѣнить плату за нагрузку и выгрузку въ размѣрѣ шести руб. и установить ее въ размѣрѣ трехъ руб. на вагонъ.

Осматривая станціи и платформы, подкоммиссія не могла не замѣтить ихъ неудовлетворительнаго состоянія. Массы товаровъ и мѣшковъ пропадаютъ и портятся ради того, что ихъ нечѣмъ укрыть что ихъ кладутъ прямо на земляной или каменный полъ.

Необходимо, чтобы платформы имѣли деревянный полъ, доски въ закрой, или изъ узкихъ досокъ на подобіе палубы судовъ.

Полы эти могутъ прослужить очень много лѣтъ; въ случаѣ они разсохнутся, ихъ легко проконопатить, поправить,—расходъ на это не можетъ быть большимъ. Необходимо, чтобы бока платформъ имѣли толстые и смоляные брезенты, которые защищали бы товары отъ дождя и снѣга.

Много разъ случалось, что товары на станціяхъ лежали по два слишкомъ мѣсяца, подвергаясь всѣмъ невзгодамъ, и часто доводили торговцевъ до огромныхъ потерь. Необходимо устранить это зло и опредѣлить срокъ, въ который желѣзная дорога обязательно должна отправить товаръ, ввезенный на платформу, при чемъ желѣзная дорога не имѣетъ права отказать въ пріемѣ товаровъ и должна обязательно дать помѣщеніе для нихъ. Мы считаемъ, что на отправку товара со станціи совершенно достаточно двухъ недѣль. Затѣмъ, если въ этотъ срокъ желѣзная дорога не погрузитъ товаръ, то пусть и она платитъ товароотправителямъ такой же штрафъ, какой сама взимаетъ съ нихъ за храненіе. Мы полагаемъ, что при этихъ условіяхъ желѣзныя дороги будутъ болѣе дѣятельны. Необдимо, чтобы на станціяхъ отправленія возможно было до погрузки вагона перемѣнять адресъ назначенія. Теперь это позволяется дѣлать, но только съ потерей очереди погрузки. Мы просимъ, что-

бы порожніе мѣшки отправляли съ поѣздами большой скорости по тарифу товарному: это распоряженіе принесло бы огромную пользу товароотправителямъ и дало бы возможность увеличить ихъ дѣла. Желательно было бы, чтобы мѣшки не считали въ вѣсъ товара, потому что они составляютъ тару, безъ которой невозможна отправка по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Желѣзныя дороги не выдаютъ товара безъ полученія за него тарифа. Мы ничего не имѣемъ противъ этого, если товаръ адресованъ на платформу, но если вагоны поданы на вѣтвь, къ амбарамъ,—распоряженіе это крайне неудобно. Вагоны на вѣтви остаются неопредѣленное время, иногда 5—6 часовъ, иногда два—три. Безъ пропуска артельщикъ не позволяетъ выгружать; а оплатить ихъ рано утромъ, да еще при большой подачѣ, часто очень затруднительно, и не рѣдко случается, что вагоны принимаютъ на половину разгруженные. Это ведетъ къ большимъ расходамъ и непріятностямъ. Нельзя ли возстановить прежній порядокъ, по которому воронежская дорога выдавала грузы на вѣтви подъ росписку въ книгѣ артельщика, съ тѣмъ, чтобы провозная плата за эти вагоны непремѣнно вносилась въ этотъ же день.

Если это правило невозможно примѣнить для всѣхъ, то, по крайней мѣрѣ, допустить его для фирмъ извѣстныхъ, по назначенію управляющаго желѣзною дорогою. Необходимо, чтобы при выгрузкѣ на вѣтви находились дежурные артельщики и жандармы, дабы при недостаткѣ мѣстъ возможно было немедленно о томъ заявить и составить актъ.

Желательно было бы, чтобы товаропол учателей извѣщали за извѣстную плату о прибытіи адресованнаго имъ товара.

Покорнѣйше просимъ обратить вниманіе на полнѣйшую безотвѣтственность желѣзныхъ дорогъ при перевозкѣ спирта. Случаи похищенія его въ пути слишкомъ часты, преимущественно при слѣдованіи въ открытомъ подвижномъ составѣ; бочки приходятъ пробуравленныя, съ поднятыми уторами, и желѣзная дорога за это совсѣмъ не отвѣчаетъ. Станціи отправленія принимаютъ спиртъ по нарѣзи на бочкахъ, разсчитывая ведро въ 30 фунтовъ, и не принимаетъ въ разсчетъ толщины трости въ бочкахъ, обручей и проч. Если вы получите спиртъ и видите, что въ дорогѣ его пробовали, и иногда такъ, что въ бочкѣ осталась только половина,

то при перевѣскѣ вамъ скажутъ, что въ вагонѣ все-таки есть лишній вѣсъ, или, наконецъ, за недостающій вѣсъ заплатятъ пять рублей за пудъ. Необходимо, чтобы желѣзныя дороги принимали отвѣтственность по акцизнымъ провознымъ свидѣтельствамъ, въ которыхъ опредѣлено количество градусовъ, и затѣмъ, при поступленіи сюда спирта, отвѣчали за расхищеніе его согласно пріемки акцизнымъ чиновникомъ и опредѣленнаго имъ количества недостающихъ градусовъ, при чемъ на усушку въ пути считалось бы по два градуса на бочку въ день.

По нашему мнѣнію, тарифъ на спиртъ непомѣрно дорогъ: за грузъ въ 10—12 бочекъ на вагонъ (350—380 пудовъ) берутъ какъ за 600 пудовъ. Было бы справедливо уменьшить настоящую провозную плату за него на 1/3 или приспособить вагоны такъ, чтобы можно было ставить второй ярусъ. За что же брать извозъ за 600 пудовъ, когда везутъ 350 пудовъ? Положительно необходимо издать правило, по которому на станціяхъ отправленія спиртъ не лежалъ бы болѣе двухъ дней и *всегда отправлялся въ крытыхъ вагонахъ*, съ отвѣтственностью желѣзной дороги за расхищеніе согласно акцизнаго свидѣтельства и условленной усушки, и только за тѣ бочки, которыя будутъ повреждены.

Въ послѣднее время для платы за храненіе желѣзной дорогой стали считать опредѣленный срокъ, 48 часовъ съ момента прибытія вагона. Бываетъ, что, за неимѣніемъ мѣста на платформѣ, вагоны не разгружаютъ по нѣсколько дней и на вопросъ товаропол учателя отвѣчаютъ, что вагона въ приходѣ нѣтъ, а на слѣдующій день по выгрузкѣ требуютъ за храненіе за 3—5 дней, ссылаясь на какія-то правила.

Надо напечатать и прибить на платформахъ правила объ этомъ такъ, какъ мы понимаемъ, что условленные 48 часовъ должны считаться съ момента выгрузки вагона, а не прихода его.

Желательно было бы, чтобы на станціяхъ десятичные вѣсы были замѣнены обыкновенной стрѣлой и гирями. Этимъ распоряженіемъ была бы принесена огромная польза товароотправителямъ и получателямъ. Ловкій артельщикъ, не стѣсняясь присутствіемъ жандармовъ и желѣзнодорожнаго начальства, такъ свѣситъ, какъ хочетъ. Мы можемъ доказать это фактами. Прошлую зиму владикавказская желѣзная дорога нашла нужнымъ перевѣшивать ваго-

ны, предполагая перегрузъ, и такъ какъ администрація этой дороги вообще съ публикой мало стѣсняется, а съ отправителями и получателями и совсѣмъ нѣтъ, то перевѣски стали дѣлать сами, не приглашая получателей. Составляли акты и перевадали вагоны на воронежскую дорогу съ требованіемъ платы за перегрузъ въ 23, 17, 15 пудовъ—какъ вздумается; приходилось платить расходы перевѣски и проч., потому что вагоны передъ амбарами стояли часа по три, и если ихъ не выгрузить, то послѣ приходится возить съ платформы, а это опять лишній расходъ и значительная потеря зерна. Наконецъ, акты стали такъ часты, что надо было провѣрить ихъ—и провѣрили. Пришлось писать актъ на актъ, потому что гдѣ владикавказская желѣзная дорога нашла 623 пуда, воронежская только 595 пуд. 10 фун. (актъ № 69). За провѣрку, эту опять-таки пришлось заплатить по неправильнымъ актамъ владикавказской желѣзной дороги: съ насъ взяли за все то, что тамъ имъ угодно было написать. Затѣмъ, когда мы съ этими актами на акты подали заявленіе о возвращеніи денегъ, взятыхъ неправильно, намъ отвѣтили: „пропустили срокъ".

Мы просимъ разъяснить намъ: имѣютъ ли право желѣзныя дороги назначать сроки для претензій и требовать, чтобы мы признавали ихъ, какъ законы?

Намъ также необходимо уяснить себѣ отвѣтственность желѣзной дороги передъ товароотправителемъ. Имѣя квитанцію на 120 мѣстъ, 600 пуд. зерна, можемъ ли мы требовать 120 мѣстъ 600 пудъ?—Насъ увѣряютъ, что нѣтъ.

Если вы принимаете вагонъ товара съ вѣсу, и, не смотря на искусство артельщика, въ немъ оказывается менѣе 600 пудъ,—вамъ отвѣчаютъ: „чего вы хотите? вѣдь мѣста цѣлы! мы отвѣчаемъ за цѣлость мѣстъ",—и, не смотря на составленный актъ, вамъ не платятъ ни гроша. Въ другомъ случаѣ: въ адресованномъ вамъ вагонѣ, вмѣсто 120 мѣстъ, оказывается 113; вы требуете перевѣски, и, къ вашему изумленію, артельщикъ навѣшиваетъ вамъ на милыхъ ему десятичныхъ вѣсахъ 610 пуд. Прежде чѣмъ вы опомнитесь, на васъ составляютъ актъ и берутъ за излишній вѣсъ штрафъ, грозятъ всякой бѣдой, называютъ васъ причиной многихъ сломанныхъ вагоновъ и на вашъ вопросъ: „зачѣмъ же станція отправленія грузитъ безъ вѣса и пишетъ 120 мѣстъ

600 пудъ?"—вамъ никто не отвѣчаетъ, и ваши 7 мѣстъ пропали навсегда. Если вы въ хорошихъ отношеніяхъ съ желѣзнодорожными служащими, артелью, то при недостаткѣ мѣстъ можетъ обойтись и безъ акта,—ихъ могутъ *найти на платформѣ* и вамъ отдать, но вы, конечно, не должны забывать этого,—напротивъ, должны быть болѣе благодарны.

Неужели отношеній этихъ невозможно измѣнить?

Ростовъ-на-Дону, 23 сентября 1879 г.

Подлинное подписали: городской голова Н. Кузьминъ и 20 товароотправителей и получателей.

№ 71.

Торговцевъ хлѣбными и маслиничными продуктами, отправителей и получателей товаровъ по козлово-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ.

Съ самаго начала открытія курско-харьковско-азовской и козлово-воронежско-ростовской желѣзныхъ дорогъ слышались и печатно излагались жалобы на неправильныя дѣйствія управленій этихъ желѣзныхъ дорогъ, наносившія вредъ и торговлѣ и промышленности. Управленія дорогъ какъ бы приняли для себя правиломъ, что публика и товароотправители созданы для желѣзныхъ дорогъ, а не желѣзныя дороги для товароотправителей и публики, и при томъ своими дѣйствіями управленія ясно доказывали, что законовъ для нихъ не существуетъ, и потому въ ихъ дѣйствіяхъ обнаруживается полнѣйшій произволъ.

Никакія жалобы на этотъ произволъ не дѣйствовали на управленія желѣзныхъ дорогъ, и товароотправители, потерпѣвшіе убытки отъ медленности управленія и порчи товаровъ, ничѣмъ не вознаграждались. Чтобы положить конецъ существующему злу въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, мы имѣемъ честь высказать свои предположенія относительно перевозки хлѣбныхъ и маслиничныхъ произведеній въ слѣдующихъ соображеніяхъ:

1. Нужно, чтобы принятые для отправленія хлѣбные и маслиничные товары отправлялись въ самоскорѣйшемъ времени по назна-

ченію въ портовые города Ростовъ или Таганрогъ, а оттуда вовремя могли быть отправляемы на тѣ заграничные рынки, гдѣ бываетъ спросъ этихъ товаровъ. Положеніе городовъ Таганрога и Ростова и другихъ приморскихъ нашихъ городовъ, соединенныхъ съ желѣзными дорогами, даютъ возможность конкурировать съ могущественной соперницей Америкой и другими отдаленными странами, а отъ быстраго транспортироанія нашихъ хлѣбныхъ и маслиничныхъ продуктовъ на заграничные рынки, кромѣ прогрессивнаго улучшенія валюты нашихъ финансовъ, много выиграло бы торговое дѣло и земледѣліе, которыя по истинѣ теперь находятся въ самомъ печальномъ положеніи.

2. До прошедшаго полугодія 1878 года по желѣзнодорожной конвенціи о прямомъ товарномъ движеніи существовало слѣдующее правило: отъ времени окончательнаго пріема на складъ товара и до отправленія опредѣлялся срокъ двухсуточный; на каждыя сутки пробѣга полагалось 125 верстъ; для передачи съ одной дороги на другую—сутки и, по доставкѣ на мѣсто, для выгрузки товара—двое сутокъ, а за недоставку въ срокъ товара опредѣлено, по 12 пункту того правила, вознагражденіе хозяину клади по изложенному исчисленію за каждыя просроченныя сутки по 10% вычета изъ провозной платы. Правило это существовало напечатанное на оборотѣ каждой выдаваемой квитанціи, но никогда не исполнялось; товары безъ отправленія пролеживали долгое время, а иногда по нѣсколько мѣсяцевъ, и не было случая, чтобы кто-либо получилъ вознагражденіе съ дорожныхъ управленій. Означенное правило съ прошедшаго полугодія измѣнено, и обязательства о срокѣ отправки товаровъ со станцій ужъ и на бумагѣ не существуетъ. По предмету этому желательно, чтобы со дня принятія товара и до отправленія срокъ былъ назначенъ хотя бы и двойной, т. е. 4 сутокъ, за исключеніемъ въ году того времени, когда бываетъ увеличенный подвозъ хлѣбныхъ товаровъ, а именно съ 15 сентября по 15 октября и съ 15 января по 15 февраля, то на это время допустить увеличеніе срока на шесть дней, но послѣ этого обязательно былъ бы товаръ отправленъ въ путь, и срокъ на вознагражденіе за просрочку считать въ 4-хъ суточномъ срокѣ пятыя сутки, а въ 6-ти суточномъ срокѣ седьмыя сутки. Пробѣгъ, полагаемъ, возможно увеличить до 200 верстъ въ сутки, на передачу грузовъ съ одной

дороги на другую назначить время 12 часовъ и на выгрузку однѣ сутки.

3. Нужно, чтобы за принятый для отправленія хлѣбный и маслиничный товаръ обязательно и безпрекословно отвѣчали желѣзнодорожныя управленія за сохраненіе въ цѣлости вѣса, подмочку и порчу товара; поэтому товаръ долженъ складываться не на землѣ, а на крытыхъ платформахъ съ поломъ, вымощеннымъ деревянными досками, а не мелкимъ острымъ камнемъ съ пескомъ и съ землей; съ такими помостами для склада хлѣба платформы большею частью существуютъ на южныхъ желѣзныхъ дорогахъ; на такомъ помостѣ мѣшки съ хлѣбомъ разбиваются, розсыпь бываетъ громадная и способствуетъ къ хищничеству; мѣшки нижніе прѣютъ и дѣлаются негодными къ употребленію, и этимъ причиняется въ значительной степени вредъ. Складочныя мѣста для товаровъ, т. е. платформы на всѣхъ станціяхъ козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги построены безъ задвижныхъ въ бокахъ щитовъ, и потому товаръ, сложенный на эти платформы, остается со всѣхъ сторонъ открытымъ, и во время дождя съ вѣтромъ крайніе ряды мѣшковъ подвергаются подмочкѣ, и чрезъ то хлѣбъ дѣлается влажнымъ; а во время снѣжныхъ мятелей никакого спасенія нѣтъ: во всѣ скважины между мѣшками набивается снѣгъ, и товаръ дѣлается положительно мокрымъ; этимъ причиняется товароотправителямъ громадный вредъ въ недоборѣ, при продажѣ, отъ рубля до двухъ на каждой четверти; кромѣ этого, мѣшки гніютъ, а мѣшокъ парусиновый по покупкѣ отъ 60—90 коп., то желательно, чтобы складочныя мѣста были устроены съ задвижными въ бокахъ щитами или другимъ пригоднымъ способомъ, лишь бы товаръ былъ сохраненъ безвредно.

4. Въ пріемкѣ товара къ отправленію существуетъ порядокъ такой: на ввозъ товара начальникъ станціи даетъ ордеръ, артельщикъ въ принятіи на томъ ордерѣ дѣлаетъ отмѣтку, сколько принято, и ордеръ отдается отправителю, какъ документъ о договорѣ; а когда товаръ погрузится въ вагонъ, артельщикъ на томъ ордерѣ отмѣчаетъ № вагона, число мѣстъ, вѣсъ и названіе товара; при полученіи квитанціи съ разсчетнымъ листомъ на нагруженный товаръ, ордеръ этотъ обязательно товароотправитель возвращаетъ начальнику станціи, и съ этимъ обмѣномъ уничто-

жается всякое доказательство, сколько на складѣ пролежалъ товаръ. Въ дополненіе къ существующему правилу необходимо, чтобы начальники станцій въ квитанціяхъ и разсчетныхъ листахъ отмѣчали бы четко, какого числа, до полудня или послѣ полудня, по сей квитанціи товаръ поступилъ на станцію для отправленія,—тогда у товароотправителя будетъ въ рукахъ фактъ, сколько его товаръ пролежалъ на станціи не отправленнымъ,—и чтобы послѣ выгрузки товара того же дня обязательно выдавались бы квитанціи отправителю.

5. Чтобы на станціяхъ существовала одна очередь, безъ различія какъ на югъ, такъ и на сѣверъ; чтобы очередной порядокъ по ввозу товара строго соблюдался и очередной списокъ къ отправленію товара каждоденно былъ вывѣшиваемъ на видномъ мѣстѣ на станціяхъ; чтобы хлѣбные и маслиничные товары отправлять не на открытыхъ платформахъ, а обязательно въ крытыхъ вагонахъ и не стѣснять отправителей въ ихъ торговыхъ разсчетахъ—при погрузкѣ товаровъ измѣнять направленіе вмѣсто Ростова въ Таганрогъ и обратно. До сего матеріалы для отопленія: дрова, земляной уголь, а преимущественно антрацитъ, вѣрно для охраненія отъ похищенія въ пути, отправляются въ крытыхъ и запломбированныхъ вагонахъ, а хлѣбъ и сѣмя льняное, особенно въ Ростовъ, на открытыхъ платформахъ и очень часто не укрываются отъ дороги брезентами, и по этому поводу начальники станцій отъ отправителей берутъ возмутительнаго содержанія одинаковой формы отпечатанныя подписки, „что въ пути за растрату товара, подмочку его и на случай сгорѣнія отправитель не будетъ имѣть претензіи на дорогу“, а какъ товары долгое время лежатъ безъ отправленія, то отправители по неволѣ соглашаются на подобныя вымогательства, лишь бы товаръ былъ отправленъ, ибо лучшаго исхода не скоро можно дождаться.

Въ 1874 году на жалобу отъ товароотправителей по поводу подписокъ и очередей послѣдовало отъ г. министра путей сообщенія циркулярное предписаніе о прекращеніи сказаннаго своеволія, и циркуляръ этотъ съ годъ былъ исполняемъ; но съ 1876 года сказанный циркуляръ на станціяхъ со стѣнъ снятъ и пошло по старому порядку, который и до настоящаго времени существуетъ.

6. На основаніи давняго у насъ обычая, когда еще желѣзныхъ

дорогъ не было, и хлѣбные и маслиничные продукты изъ отдаленныхъ мѣстъ транспортировались гужомъ въ портовые города, то извозчики за тару провозной платы не брали; было бы справедливо, если бы и желѣзныя дороги взимали съ отправителей плату по тарифу только за чистый вѣсъ хлѣбныхъ и маслиничныхъ товаровъ, не включая въ ея число на 600 п. вѣсу товара 6 пуд. на тару, т. е. на мѣшки, такъ какъ хлѣбъ и маслиничныя сѣмена отправляются въ мѣшкахъ, то соблюдался бы при перевѣскѣ товара разсчетъ въ скидкѣ съ вѣса товара на тару 1% на сто, тогда бы товароотправители платили бы плату за чистый вѣсъ товара, а за тару, т. е. за мѣшки, одинъ разъ—при обратной отправкѣ уже порожними.

7. За нагрузку и выгрузку товара желѣзныя дороги взимаютъ съ отправителей по 6 руб. съ вагона полнаго груза въ 600 пуд. или же по 1 коп. съ пуда. Артельщики, по договору съ дорожнымъ управленіемъ, насколько извѣстно, получаютъ за нагрузку и выгрузку за 1,000 пуд. 5 руб. 30 коп. По сему разсчету причитается съ вагона въ 600 пуд. 3 р. 18 коп. По станціямъ артельщики нанимаютъ рабочихъ за погрузку въ вагонъ 600 пуд. отъ 40—50 к., и выгрузка стоитъ столько же, поэтому дорога пользуется лишнимъ переборомъ съ товароотправителей съ вагона въ 600 п. 2 р. 82 коп., и достаточно было бы за нагрузку и выгрузку брать столько, какой договоръ существуетъ у управленія съ артелями.

8. Неоднократно получатели товаровъ приносили начальствующимъ лицамъ жалобы на артели товарныхъ станцій; съ послѣдней жалобы копію прилагаемъ, но до настоящаго времени зло не искоренено: въ хлѣбныхъ товарахъ постоянно оказывается недостача въ каждомъ вагонѣ самое меньшее 10 пуд., нѣкоторые отправители о недостачѣ товара составляли акты и пытались искать удовлетворенія въ дорожномъ управленіи, но напрасно: удовлетворенія никто не находилъ и, по силѣ § 64 конвенціи и 5 п. § 6 августовскаго 1873 г. протокола съѣзда, получили отказъ. Образецъ такого отказа подлинникомъ представляемъ.

9. Въ гг. Ростовѣ, Таганрогѣ и другихъ оконечныхъ пунктахъ, гдѣ сосредоточиваются товары, бываетъ большое поступленіе, такъ что для склада товаръ складывается на открытомъ мѣстѣ. По дорожному правилу ворота на товарный дворъ отворяются съ 15 октября по 15 апрѣля отъ 8 ч. утра до 4 ч. вечера, а съ 15

апрѣля по 15 октября отъ 6 ч. утра до 6 ч. вечера, и всѣ воскресные и праздничные дни до 12 ч. дня; въ продолженіе двухъ сутокъ со дня поступленія товаръ долженъ быть принятымъ, въ противномъ случаѣ за полежалое взыскивается штрафъ. Правило это при большихъ поступленіяхъ для получателей стѣснительно, а было бы удобнѣе, если бы ворота на товарный дворъ отворялись по мѣстному времени съ 15 октября по 15 марта, а не апрѣля, съ восхода до заката солнца, а въ воскресные и праздничные дни съ 11 час. утра до заката солнца, а съ 15 марта по 15 октября съ 6 час. утра до 7 ч. вечера, а въ воскресные и праздничные дни съ 11 ч. утра до 7 ч. вечера.

10. Всѣ приносимыя товароотправителями просьбы, заявленія и жалобы мѣстному отъ правительства инспектору, управляющему и начальнику движенія желѣзной дороги оставались безъ удовлетворенія и отвѣта, за весьма рѣдкимъ исключеніемъ. Учрежденныя по станціямъ жалобныя книги служатъ мѣрою для успокоенія и утѣшенія обиженнаго, но книги эти не приносятъ никакой пользы и не имѣютъ никакого значенія; въ доказательство этого представляемъ фактъ: прошедшаго 1878 года, ноября 4 числа, по воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ на станціи каменской мы записали въ жалобную книгу, что общая очередь погрузки товаровъ не соблюдается: такъ, въ Каменскѣ, по времени поступленія противъ другихъ станцій, былъ товаръ погруженъ и отправленъ на 10 дней раньше и для уличенія въ дѣйствительности этого мѣстнаго контролера г. Бачинскаго, который при семъ находился, то намъ было отказано видѣть очередныя книги поступившему товару; на станціи „Миллерово", воронежской дороги, прошедшаго года, 6 числа ноября, мы записали жалобу со внесеніемъ копіи съ акта 5 ноября, который въ подлинникѣ при семъ представляемъ. Къ тому добавимъ, что на станціи „Миллерово" для склада товаровъ платформа существуетъ крытая въ 12 саж. длины и въ такомъ же размѣрѣ безъ крыши, такъ что, за неимѣніемъ помѣщенія, бываетъ иногда товара хлѣбнаго и маслиничнаго сложено на землѣ болѣе чѣмъ на 200 вагоновъ; мы просили, чтобы для склада товаровъ построить платформу крытую въ соотвѣтственномъ размѣрѣ такомъ, чтобы хлѣбъ не складывать на землѣ. На эти обѣ жалобы, полагаемъ, до сего времени не послѣдовало резолюціи, ибо на основаніи правила не получили никакого увѣдомленія.

11. По предмету выгрузки товаровъ изъ вагоновъ на складочныя мѣста, платежа денегъ за провозъ товаровъ и полученія тѣхъ товаровъ изъ пакгаузовъ и съ платформъ въ желѣзнодорожныхъ товарныхъ конторахъ въ гг. Ростовѣ и Таганрогѣ существуетъ порядокъ слѣдующій: получатель товара предъявляетъ кассиру квитанцію, и если товаръ отправленъ съ принадлежащей той конторѣ дороги и въ документѣ сдѣлана ошибка въ платежѣ, то кассиръ исправляетъ и получаетъ вѣрно сколько причитается, а если товаръ поступилъ съ другой дороги, и въ документахъ показанъ платежъ болѣе, чѣмъ слѣдуетъ, то кассиръ и начальникъ товарной конторы признаютъ себя не въ правѣ исправлять ошибки другихъ дорогъ и требуютъ уплаты денегъ согласно документовъ, безъ чего товаръ не выдается; затѣмъ товарополучатель росписывается на квитанціи въ уплатѣ денегъ и по требованію росписывается, что товаръ уже полученъ, тогда какъ товаръ еще не принятъ и лежитъ въ пакгаузѣ или на платформѣ; затѣмъ съ выданнымъ изъ конторы ордеромъ на полученіе товара получатель отправляется къ смотрителю двора и къ артельному старостѣ съ просьбою о выдачѣ, и затѣмъ товаръ получается. Но когда товаръ окажется неполностію, тогда получателю является много непріятностей и заботы, и послѣ долгой проволочки приступаютъ къ перевѣскѣ товара, а впослѣдствіи составляется актъ и претендующему выдаютъ не подлинный актъ, а копію съ онаго. По предмету этому справедливо было бы учредить слѣдующія правила: а) товарныя конторы должны имѣть всѣхъ дорогъ таксы о провозной платѣ и по переводному платежу за провозъ товаровъ получать не болѣе и не менѣе, а сколько причитается, и переборовъ съ товарополучателей не взыскивать, чѣмъ по этому предмету устранятся всѣ бывшія до сего неудовольствія и хлопоты; б) чтобы отъ получателей товаровъ, при уплатѣ ими провозныхъ денегъ за товаръ, не получать росписокъ о преждевременномъ полученіи товара; и в) по желанію товарополучателя приступать къ перевѣскѣ товара безъ всякаго промедленія и подлинный актъ выдавать претендующему.

12. Въ правилѣ о прямомъ товарномъ движеніи сказано въ § 14: за застрахованную кладь управленіе дороги отвѣчаетъ только по кладямъ большой скорости въ теченіе 24 часовъ, а по малой скорости въ теченіе 48 часовъ по прибытіи поѣзда къ мѣсту

назначенія; по истеченіи сихъ сроковъ за таковую кладь управленіе дороги отвѣчаетъ какъ за незастрахованную кладь. Такое правило съ такимъ малымъ срокомъ пригодно только для тѣхъ страхователей, которые съ отправленною кладью ѣдутъ сами, а для тѣхъ, которые желали бы отправить на получателя, нѣтъ никакого разсчета страховать клади; а было бы справедливо учредить правило, чтобы не слагать отвѣтственности съ дорожныхъ управленій за застрахованную кладь до полученія получателемъ, а за сохраненіе застрахованной клади опредѣлить плату согласно общему дорожному правилу за сохраненіе кладей.

13. Фактъ о неудовлетвореніи воронежскимъ дорожнымъ управленіемъ въ причиненномъ намъ явномъ вредѣ и по оному отказъ въ удовлетвореніи инспектора отъ правительства—по предмету этому копію съ заявленія нашего къ нему и подлинный отвѣтъ имѣемъ честь представить.

14. Въ заключеніе, чтобы положить конецъ безпорядкамъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и чтобы желѣзнодорожныя управленія неуклонно выполняли свои обязательства, необходимо издать утвержденныя правительствомъ правила, какія будутъ найдены полезными для огражденія интересовъ общихъ торговыхъ и народной промышленности, чтобы правила эти служили для желѣзныхъ дорогъ закономъ и чтобы законъ о подсудности противъ обществъ и товариществъ былъ отмѣненъ, въ силу котораго иски къ желѣзнымъ дорогамъ предъявляются только тамъ, гдѣ находятся ихъ управленія; а торговому человѣку бросать дѣло, терять время и ѣхать судиться за 500 и болѣе верстъ, гдѣ находится управленіе или же поручить кому либо вести дѣло, сопряженное со значительнымъ преждевременнымъ расходомъ, очень невыгодно. Но для побужденія желѣзнодорожныхъ управленій добросовѣстнѣе относиться къ интересамъ лицъ, имѣющихъ съ ними дѣло, предоставить возможность за нарушеніе договора въ исполненіи его и причиненіе вреда и убытка искать удовлетворенія чрезъ судебныя учрежденія того округа, гдѣ находится мѣсто совершенія или исполненія договора.

Подлинное подписали: купецъ Игнатій Михайловичъ Зенкевичъ и потомственный почетный гражданинъ Л. Н. Мордовцевъ.

VIII. ПО РОСТОВО-ВЛАДИКАВКАЗСК. ЖЕЛѢЗН. ДОРОГѢ.

№ 72.

Товароотправителей г. Ростова-на-Дону.

Подкоммиссія для изслѣдованія желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района проситъ сообщить ей, между прочимъ, свѣдѣнія по вопросамъ, изложеннымъ въ печатномъ отзывѣ подкоммиссіи, вслѣдствіе чего мы, нижеподписавшіеся, имѣемъ честь представить вниманію подкоммиссіи нижеслѣдующее:

1. Товарные пакгаузы встрѣчаются только на большихъ станціяхъ, но и эти пакгаузы неудовлетворительны по своимъ размѣрамъ и потому, что они всѣ деревянные. Крытыя и открытыя платформы на промежуточныхъ станціяхъ построены съ разсчетомъ возможнаго поступленія и отправленія всякаго рода грузовъ, но устройство ихъ не соотвѣтствуетъ тѣмъ требованіямъ, какія нужны въ нашемъ краѣ, гдѣ по преимуществу грузы состоятъ изъ зерновыхъ хлѣбовъ, шерсти и т. п. Платформы крытыя, напримѣръ, удобны для предметовъ громоздкихъ, какъ-то: экипажей, земледѣльческихъ орудій, пожарныхъ инструментовъ и т. п. предметовъ; платформы открытыя—для товаровъ, не подвергающихся порчѣ отъ подмочки, какъ-то: спирта, масла, тяжеловѣсныхъ машинныхъ частей, лѣснаго матеріала и т. п. товаровъ. Но въ нашемъ краѣ на весьма многихъ промежуточныхъ станціяхъ поступаетъ значительное количество хлѣба, шерсти и другихъ товаровъ, требующихъ при храненіи до отправки помѣщенія въ закрытыхъ пакгаузахъ,

которыхъ, къ сожалѣнію, на промежуточныхъ станціяхъ, на которыхъ товары эти лежатъ до отправки часто 2—3 недѣли въ осеннее и весеннее дождливое время, вовсе не устраивается, а если таковые пакгаузы и существуютъ, то только на большихъ станціяхъ, гдѣ они не такъ нужны, какъ на промежуточныхъ станціяхъ, ибо на большихъ станціяхъ товары, привезенные для отправки по дорогѣ, вслѣдствіе постоянно находящихся въ распоряженіи большихъ станцій средствъ къ отправкѣ, отправляются съ весьма незначительными задержками, а на промежуточныхъ станціяхъ товары, привезенные для отправки, лежатъ иногда по нѣсколько недѣль и, подвергаясь вліянію неблагопріятной погоды, портятся, гніютъ и проростаютъ, нанося тѣмъ громадные убытки товароотправителямъ. Поэтому крайне необходимо возможно скорѣйшее устройство закрытыхъ пакгаузовъ на промежуточныхъ станціяхъ для товаровъ, подвергающихся порчѣ.

2. Ввозъ товаровъ на станціи прекращается по случаю недостатка помѣщенія для склада товаровъ. Недостатокъ помѣщенія для склада товаровъ всего болѣе обнаруживается въ время снѣжныхъ заносовъ, но иногда и въ обыкновенное время при чрезмѣрномъ накопленіи грузовъ. Послѣднее происходитъ отъ недостатка подвижнаго состава. Вообще можно быть увѣреннымъ, что задержка грузовъ значительно сократится, если управленія дорогъ будутъ заранѣе принимать во вниманіе время, когда въ извѣстныхъ пунктахъ могутъ накопляться товары; такъ, напримѣръ, въ началѣ и къ концу навигаціи всегда бываетъ усиленная перевозка хлѣба и вообще предметовъ иностранной торговли; въ извѣстное время года также бываетъ усиленная перевозка другихъ предметовъ мѣстнаго производства, напримѣръ, шерсти, овчинъ, табаку, вина, фруктовъ и пр. Если бы управленія дорогъ въ это время направляли свободныя перевозочныя средства, иногда стоящія безполезно на главныхъ станціяхъ и промежуточныхъ, въ извѣстные пункты, то, безъ сомнѣнія, сократилась бы возможность чрезмѣрнаго накопленія тамъ товаровъ.

3. Скорость нагрузки и выгрузки товаровъ изъ вагоновъ зависитъ всего болѣе отъ причинъ, указанныхъ въ пунктахъ первомъ и второмъ, т. е. отъ недостатка: 1) помѣщеній для склада товаровъ и 2) подвижнаго состава; въ иныхъ, рѣдкихъ впрочемъ, случаяхъ,

отъ неудовлетворительнаго распоряженія служащихъ и отъ недостатка рабочихъ рукъ. Мѣрою къ устраненію послѣдняго можетъ послужить безпрепятственное допущеніе къ нагрузкѣ и выгрузкѣ самихъ товароотправителей своими средствами.

4. Очереди имѣютъ значеніе только въ случаяхъ большаго накопленія грузовъ. Но что очереди во всякомъ случаѣ полезны и необходимы, то поэтому едва ли кто будетъ противорѣчить. Тѣмъ не менѣе желательно, чтобы товары въ очередяхъ раздѣлялись по разрядамъ: къ 1-му должны быть отнесены всѣ товары, подвергающіеся скорой порчѣ, ко 2-му—всѣ предметы цѣнные, оплачиваемые по высшему классу тарифа, къ 3-му—товары, назначаемые на ярмарки, и къ 4-му—всѣ остальные.

5. Срокъ доставки, существующій въ настоящее время—125 верстъ въ сутки, предоставляетъ дорогамъ возможность доставлять грузъ, вмѣсто 5, въ 10 дней безъ всякой отвѣтственности и объясненій; за просрочку сверхъ этого дороги въ рѣдкихъ случаяхъ не находятъ причинъ, „не зависящихъ отъ управленія дороги“, но во всякомъ случаѣ управленія дорогъ не рискуютъ отвѣтствовать болѣе всей провозной суммы, причитающейся по квитанціи,—каковую платятъ въ рѣдкихъ случаяхъ, когда, вѣроятно, находятъ возможнымъ таковую взыскать съ виновнаго служащаго. Признавая необходимость правильнаго срочнаго движенія грузовъ, слѣдуетъ оную обезпечить отвѣтственностію дорогъ за просрочку не 10% провозной платы за просроченныя сутки или не свыше всей провозной платы, причитающейся по квитанціи, а прогрессивно увеличивающейся цифрой за каждыя просроченныя сутки или отвѣтственностію за понесенные чрезъ то убытки.

6. Случаи кражи всевозможныхъ товаровъ на желѣзныхъ дорогахъ безъ преувеличенія можно назвать ежедневными. Воруютъ все, что попадаетъ подъ руку годнаго къ употребленію, или что только можно скрыть отъ принимателя. Такъ какъ на дорогахъ, прилегающихъ къ нашему городу, артели существуютъ съ открытія дорогъ, то невозможно точно опредѣлить, больше ли воровства при существованіи артелей, или при отсутствіи ихъ. Но, во всякомъ случаѣ, нельзя допустить мысли, чтобы при отсутствіи артелей было меньше воровства, такъ какъ артельщики люди, обезпечивающіе исправность своей службы залогомъ свыше 1,000 руб., а слѣ-

довательно подвергающіеся, кромѣ уголовной отвѣтственности за кражу, утратѣ своего залога.

7. Загоны для помѣщенія скота до нагрузки, приспособленія для корма и водопоя, можетъ быть и существуютъ на нѣкоторыхъ дорогахъ, но, по крайней мѣрѣ, здѣсь мы ничего подобнаго не видимъ. Можно утвердительно сказать, что не только для водопоя скота, перевозимаго въ вагонахъ, не найдется никакихъ приспособленій, но и пассажиры 3-го класса не вездѣ находятъ свѣжую воду для питья на промежуточныхъ станціяхъ.

8. Относительно выгрузки скота тамъ, гдѣ только пожелаетъ отправитель, за отсутствіемъ свѣдѣній по этому дѣлу и практическихъ опытовъ, сказать ничего нельзя.

9. Вообще можно сказать, что на промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ наиболѣе необходимо право оставаться на станціяхъ послѣ отхода поѣзда, начальники станцій рѣдко требуютъ удаленія пассажировъ со станцій. Во всякомъ случаѣ, вокзалъ желѣзной дороги хотя нельзя сдѣлать ночлежнымъ домомъ въ городахъ, слѣдуетъ признать безусловно на промежуточныхъ станціяхъ временнымъ пріютомъ для всѣхъ опоздавшихъ къ поѣзду, пріѣхавшихъ ночью, застигнутыхъ въ дорогѣ непогодою, сильными морозами и т. п.

10. Случаи выдачи пассажирскихъ билетовъ болѣе, чѣмъ есть въ вагонахъ мѣстъ, вообще рѣдки на здѣшнихъ дорогахъ. Если же когда случается подобное, то настойчивое требованіе пассажировъ удовлетворяется временнымъ перемѣщеніемъ иногда даже изъ 3-го во 2-й классъ. Вообще оберъ-кондукторы обращаютъ на это вниманіе тогда только, когда предъявляется настоятельная претензія со стороны пассажировъ.

11. Если только, въ силу существующихъ законовъ, желѣзныя дороги обязаны вознаграждать потерпѣвшихъ за причиненные убытки, то обязательное страхованіе не имѣетъ основанія. Если же, наоборотъ, за правленіями дорогъ признается право издавать свои постановленія, исключительно въ своихъ интересахъ, въ которыхъ будетъ фигурировать цифра отвѣтственности въ родѣ 5 руб. за пудъ товара, то, конечно, лучше ввести обязательное страхованіе, но съ умѣренною преміею, не свыше $^1/_{10}$ коп. съ 100 руб. и версты.

12. Введеніе обязательнаго страхованія жизни пассажировъ на желѣзныхъ дорогахъ было бы встрѣчено какъ благодѣтельное

учрежденіе, но слѣдуетъ замѣтить, что подобное учрежденіе едва ли будетъ соотвѣтствовать назначенію своему, если завѣдываніе учрежденіемъ этимъ будетъ въ рукахъ управленій желѣзныхъ дорогъ.

Переходя за симъ къ изложенію свѣдѣній, которыхъ подкоммиссія въ своихъ вопросахъ не касалась, имѣемъ честь сообщить слѣдующее:

а) *О воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ.* Означенная дорога не отличается никакими отдѣльными правилами, ничего выдающагося хорошаго и дурнаго она не имѣетъ. Если имѣются поводы къ жалобамъ по различнымъ затрогивающимъ интересы публики вопросамъ, то все это происходитъ отъ тѣхъ же недостатковъ, какіе присущи организаціи большей части россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ частности слѣдуетъ указать на первоклассную товарную станцію Ростовъ-Донъ, какъ на станцію, гдѣ порядки, установленные для пріема и выдачи грузовъ, и вообще внимательность по отношенію къ товароотправителямъ заслуживаютъ одобренія.

б) *О ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ.* Владикавказская дорога вообще страдаетъ тѣми же недостатками въ общей организаціи, какъ и другія дороги. Въ частности, недостатокъ подвижнаго состава вредно отзывается какъ на товароотправителяхъ, такъ и на обществѣ означенной дороги. Едва ли для половины грузовъ, идущихъ съ Кавказа и на Кавказъ, отправители пользуются услугами желѣзной дороги. При такихъ условіяхъ желѣзная дорога не въ состояніи конкурировать съ гужевымъ и воловымъ перевозочными средствами. Напримѣръ, отправитель изъ города или станицы, лежащей въ разстояніи 50—100 верстъ отъ станціи желѣзной дороги, всегда предпочтетъ на волахъ отправить товаръ до Ростова и обратно, во 1-хъ, потому, что провозная плата обойдется дешевле, во 2-хъ, безъ задержекъ доставится товаръ къ мѣсту назначенія и, въ 3-хъ, безопаснѣе для товара относительно потерь, порчи и поврежденія. Единственно чѣмъ только можно привлечь грузы для отправителя по желѣзной дорогѣ, это—безусловною скоростью отправленія, чего можно, въ свою очередь, достигнуть посредствомъ увеличенія подвижнаго состава и уменьшенія тарифа провозной платы, хотя временно, сообразно мѣстнымъ условіямъ.

в) *О мѣстонахожденіи правленій.* Правленія желѣзныхъ дорогъ, какъ извѣстно, находятся исключительно въ столицахъ. Не говоря о томъ, что вообще неудобно и медленно сообщеніе съ ними, нельзя не придти къ заключенію, что главные распорядители, какъ далекіе сѣверные жители, незнакомые на дѣлѣ съ производительностью и другими условіями края нашего, не могутъ изыскивать способовъ, могущихъ приносить выгоды какъ самимъ дорогамъ, такъ и грузоотправителямъ.

г) *О почтовомъ сообщеніи.* Въ связи съ правильнымъ товарнымъ движеніемъ безусловно находится почтовое сообщеніе. Товарныя квитанціи выдаются на имя получателя или предъявителя. Тотъ и другой адресъ необходимо допустить въ отношеніи отправителей назначать по надобности. Но такъ какъ промежуточныя станціи не имѣютъ почтовыхъ отдѣленій, и заказныя и цѣнныя корресподенціи не принимаются, то квитанціи, эти важные документы, пересылаются въ простыхъ письмахъ, почему часто пропадаютъ, ставя тѣмъ отправителей иногда въ безвыходное положеніе, убыточное по послѣдствіямъ. По примѣру телеграфной корреспонденціи, слѣдуетъ возложить на начальниковъ станцій, по крайней мѣрѣ, пріемъ и выдачу писемъ подъ росписку, точно такъ же, какъ практикуется это на пароходахъ.

д) *О тарифахъ.* Дѣйствующіе тарифы недостаточно разработаны по части классификаціи. Одинъ и тотъ же товаръ перевозится по разнымъ дорогамъ по разнымъ разрядамъ, и есть товары, которые вовсе не значатся въ классификаціяхъ тарифа. Такіе товары, не взирая на ихъ цѣнность, примѣняются къ высшему разряду. Спеціальные тарифы неудобны и отчасти вредны, если не установлены на опредѣленный срокъ, а какъ обыкновенно, объявлены „впредь до публикаціи объ отмѣнѣ". Временное пониженіе тарифа на какой-либо товаръ какой-либо дороги, состоящей въ прямомъ сообщеніи съ другими дорогами, отмѣненное вскорѣ, бываетъ неизвѣстно не только отправителямъ, но даже служащіе желѣзныхъ дорогъ, занимающіе должности по отправленію грузовъ, не всегда знаютъ объ этомъ. Обыкновенно о состоявшемся измѣненіи тарифа станціи извѣщаются циркулярами, которыхъ со всѣхъ дорогъ набирается очень много, иногда противорѣчащихъ одинъ другому, такъ что для человѣка, мало знакомаго съ дѣломъ, трудно опредѣлить, который дѣйствуетъ, который отмѣненъ.

е) *О переборахъ.* Сказанная неудовлетворительность дѣйствующихъ тарифовъ является одною изъ главныхъ причинъ взиманія излишней платы. Такъ какъ агенты дорогъ, таксирующіе квитанціи, за всѣ недоборы платятся своимъ жалованьемъ, то весьма естественно, что при малѣйшей неясности тарифа, при ошибкѣ или сомнѣніи, агенты примѣняютъ высшій тарифъ. Въ этомъ отношеніи управленія дорогъ поступаютъ несправедливо, если не сказать болѣе. Контроль сборовъ усматриваетъ и взыскиваетъ недоборъ изъ жалованья служащихъ, иногда въ размѣрѣ одной копѣйки, но никогда не заботится о возвратѣ неправильно взятыхъ денегъ отправителю. Существующія же правила о возвратѣ переборовъ обязываютъ отправителя соблюдать совершенно излишнія формальности, которыя для того только и существуютъ, чтобы затруднить, насколько возможно, возвратъ переборовъ.

ж) *Объ отвѣтственности за кражу.* Отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ за кражу, порчу и пр., въ размѣрѣ пяти руб. съ пуда уже по одному тому слѣдуетъ признать неправильной, что почти всѣ дороги имѣютъ отвѣтственныя артели съ залогами; на обязанности этихъ артелей лежитъ храненіе отъ воровства и всякаго рода поврежденія товаровъ и отвѣтственность полностью въ противномъ случаѣ. Но какъ поступаютъ дороги, имѣющія артели, предлагая за украденный товаръ 5 руб. за пудъ, стоющій иногда въ 25—50 разъ дороже,—за неимѣніемъ данныхъ трудно объяснить.

з) *О роспискахъ обезпеченія.* Росписки обезпеченія, которыя отправители вынуждены подписывать на отправляемые стекло, жидкость, посуду, мебель, предметы воспламеняющіеся и т. под. клади, не болѣе, какъ актъ насилія. Подобныя росписки даютъ поводъ и право нагрузчикамъ и выгрузчикамъ обращаться съ такими кладями безъ всякой осторожности. Товарохозяева за поломку, бой и покражу предметовъ, на которые берутся росписки обезпеченія, страдаютъ, благодаря только этимъ документамъ.

и) *О вѣсѣ при опредѣленіи вознагражденія за кражу мѣстъ и изъ мѣстъ.* При составленіи актовъ, всего болѣе обращается вниманіе на недостачу вѣса, вѣроятно, въ виду того, что таковой никогда не бываетъ вѣрно назначаемъ при отправленіи. Частыя покражи заставили артельщиковъ принять за правило скидывать на каждый вѣсъ отъ 5 до 10 фунтовъ, такъ что на цѣлый вагонъ

minimum разницы 3 пуда. Такимъ образомъ, случись пропажа мѣста въ три пуда или покража изъ мѣста въ 1—2 пуда, вѣсъ оказывается или вѣренъ, или еще лишній, а потому желательно, чтобы, при опредѣленіи убытка, вѣсъ не имѣлъ такого важнаго значенія, какое ему придаютъ, такъ какъ, кромѣ вышесказаннаго, большіе станціонные вѣсы на 100—200 пудовъ иногда отъ вѣтра уменьшаютъ вѣсъ на 10 фунтовъ, и при пріемѣ клади не съ такою точностью совершается перевѣска товара, какъ при составленіи актовъ.

№ 73.

Товароотправителей и грузополучателей по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ.

Встрѣчая очень часто неисправности, недоразумѣнія и произволы со стороны общества ростово-владикавказской желѣзной дороги, при перевозкѣ нашихъ грузовъ и терпя чрезъ это убытки, считаемъ необходимымъ заявить обо всемъ въ слѣдующемъ:

1. Недостаточность на многихъ станціяхъ ростово-владикавказской желѣзной дороги товарныхъ платформъ, отчего грузы нерѣдко складываются на землю безъ подмостокъ и безъ крыши, за недостатками таковыхъ на дорогѣ, чрезъ что товары портятся и теряютъ цѣну.

2. Платформы крайне неудобныя, мощенныя камнемъ голышемъ, отчего мѣшки съ зерномъ сырѣютъ, прѣютъ и рвутся, а разсыпанный грузъ, перемѣшиваясь съ пескомъ и шлакомъ перегорѣвшаго угля, выходитъ никуда негодный. На нѣкоторыхъ же станціяхъ, какъ напримѣръ Ростовъ-Кавказскій, хотя и досчатыя платфомы, но со скважинами въ полъ-вершка, куда попадаетъ всякое разсыпанное зерно и чрезъ то почти во всѣхъ вагонахъ оказывается недостача зерноваго груза.

3. Всѣ товары, преимущественно зерновые, на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ принимаются и сдаются безъ мѣры и вѣсу, а иногда безъ счета мѣстъ, чрезъ что невозможно даже учесть

количества убытковъ, а этимъ желѣзная дорога гарантируетъ себя отъ отвѣтственности за причиненные намъ убытки.

4. На нѣкоторыхъ станціяхъ грузы остаются прямо на произволъ судьбы, безъ сторожей, а во время дождя на всѣхъ станціяхъ неприкрытыми брезентами съ боковъ, зимою заносятся снѣгомъ, отчего неминуемо портятся, почему всегда приходится намъ же самимъ беречь товары отъ воровства и подмочки до погрузки ихъ въ вагоны.

5. Вѣсы на всѣхъ товарныхъ платформахъ десятичные, большею частію невѣрные, такъ какъ только съ трудомъ могутъ быть вѣрно уставлены на шоссированныхъ платформахъ, чрезъ что всегда встрѣчается громадная разница съ вѣсами торговыми и вѣсами десятичными сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, всѣ товары перевозятся не по точному вѣсу, а примѣрно, чрезъ что встрѣчаются постоянно большіе недогрузы и перегрузы вагоновъ и всегда оказывается виноватъ отправитель. За перегрузъ, происшедшій по винѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ она сама производитъ нагрузку и выгрузку, всегда взыскивается съ получателя за излишекъ плата со штрафомъ, а за недогрузъ желѣзная дорога не отвѣчаетъ, если только окажутся всѣ мѣста на лицо. Въ общемъ же итогѣ всегда выходитъ—виноватъ отправитель и получатель и по неволѣ долженъ платить желѣзнымъ дорогамъ штрафъ за ея вину. Нерѣдко случается и такъ, что одна станція умышленно много перегрузила вагонъ, а другая, выгружая, замѣтила перегрузъ и при выдачѣ получатель товара недополучаетъ нѣсколько мѣстъ; товаръ, разумѣется, перевѣшивается и оказывается безъ недостающихъ мѣстъ вѣсу больше 600 пудовъ. Опять получатель виноватъ, платитъ за перевѣску и не имѣетъ права разсуждать за недостачу мѣстъ. Всѣ эти недостачи и убытки терпимъ по уклончивости общества ростово-владикавказской желѣзной дороги отъ принятія и сдачи перевозимыхъ товаровъ на вѣрныхъ вѣсахъ. Кромѣ того, управляющій ростово-владикавказской желѣзной дороги, неизвѣстно почему, ни подъ какимъ предлогомъ не разрѣшаетъ своимъ агентамъ какъ принимать, такъ и сдавать намъ грузы на общепринятыхъ торговыхъ вѣсахъ, не смотря на многократныя наши объ этомъ требованія.

6. Условія для перевозки грузовъ по ростово-владикавказской

желѣзной дорогѣ могли бы быть удовлетворительны для насъ, но они всегда, при удобномъ случаѣ, какъ старшими, такъ и младшими агентами желѣзныхъ дорогъ, истолковываются и практикуются произвольно и всегда въ пользу общества дороги, а въ ущербъ частныхъ отправителей. Такъ какъ жалобы наши на произвольныя дѣйствія агентовъ желѣзныхъ дорогъ не оставляютъ по себѣ никакихъ послѣдствій, посему чувствуется крайняя необходимость имѣть для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ общія правила, законодательнымъ порядкомъ изданныя, по которымъ каждый агентъ желѣзной дороги, отвѣтственный по своему назначенію, долженъ отвѣчать за неисполненіе своей обязанности своевременно и точно по законамъ, какъ за противозаконныя дѣйствія. Въ противномъ случаѣ, какъ благая цѣль правительства, обнаруженная въ настоящемъ изслѣдованіи желѣзнодорожнаго дѣла желѣзнодорожной коммиссіей, такъ и нашъ общій ропотъ на безнаказанность эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи останутся безъ всякихъ послѣдствій.

7. Въ настоящее время о вознагражденіи за порчу и недостачу товаровъ, а также о возвратѣ переборовъ, часто вовсе произвольныхъ, нужно обращаться въ управленіе дороги, которое если и удовлетворяетъ, то всегда не скоро и произвольно, не по стоимости; въ противномъ случаѣ, нужно обращаться въ судъ по мѣсту нахожденія правленія общества въ С.-Петербургѣ, что крайне стѣснительно и неудобно, такъ какъ большинство убытковъ и переборовъ малоцѣнныхъ, а нанимать для веденія такихъ дѣлъ каждый разъ повѣреннаго, не стоитъ того дѣла. Въ виду такихъ неудобствъ и затрудненій, необходимо было бы вмѣнить въ обязанность всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ производить разсчеты чрезъ своихъ агентовъ и экспертовъ немедля, на мѣстѣ открывшагося причиненнаго убытка, а также и предоставить законодательнымъ порядкомъ право потерпѣвшимъ убытки предъявлять иски къ желѣзнымъ дорогамъ въ мировыхъ и судебныхъ учрежденіяхъ по мѣсту причиненія убытковъ, что сбережетъ наши новые расходы и дастъ возможность каждому лично защищать свои интересы.

8. Вообще со всѣми грузами, какъ на станціяхъ отправленія, такъ и на станціяхъ прибытія, преимущественно съ грузами прямаго сообщенія, при перегрузкѣ, агенты ростово-владикавказской желѣзной дороги обращаются крайне небрежно. Не говоря о

лѣсныхъ матеріалахъ и другихъ сырыхъ товарахъ,—съ грузами хлѣбными, бакалейными и мануфактурою, а также и багажомъ обращаются крайне неосторожно и небрежно: большинство товаровъ приходится получать перемятыми, хлѣбные грузы ни одинъ вагонъ не приходитъ съ цѣлыми мѣшками, хотя бы таковые были совершенно новые, часто на половину разбиты мѣшки, и въ такомъ видѣ выгруженный зерновой товаръ на досчатую съ большими скважинами платформу неминуемо потерпитъ большой недостатокъ. На заявленія же наши какъ старшіе, такъ и младшіе агенты просто не обращаютъ вниманія.

9. Постоянно встрѣчаются недостачи и кражи на станціяхъ до отправленія, во время пути и на станціяхъ прибытія всевозможныхъ товаровъ, а преимущественно хлѣбныхъ, и большею частію все остается для желѣзной дороги безнаказанно, такъ какъ хотя и подаются требованія о вознагражденіи, но всегда желѣзная дорога изыскиваетъ увертки, ограждаетъ себя росписками обезпеченія, въ противномъ случаѣ—переписку закладываетъ въ длинный ящикъ, пока истецъ забудетъ о потерѣ. Если же и выдается вознагражденіе, то не по стоимости товара, а всегда произвольно и не болѣе 5 руб. за пудъ, хотя бы товаръ по фактурѣ стоилъ 300 р. за пудъ. Все это происходитъ отъ того, что ростово-владикавказская желѣзная дорога не имѣетъ у себя правильно организованной отвѣтственной артели, а съ своихъ служащихъ не имѣетъ возможности производить вычеты въ болѣе крупныхъ размѣрахъ.

10. За нагрузку и выгрузку хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ съ Кавказа на ростовскую донскую пристань, козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, мы платимъ по 6 руб. съ вагона и за подачу вагона къ магазинамъ по 1 руб. 50 коп., но всегда выгружаемъ сами, иначе грузы будутъ выгружены на товарную платформу козлово-воронежской желѣзной дороги, и тогда опять теряемъ на перевозку вагона до 6 руб. Всѣ наши заявленія по этому поводу остаются безъ всякихъ послѣдствій, а общество козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги по настоящее время продолжаетъ пользоваться даромъ по 2 руб. съ каждаго вагона, что въ общемъ итогѣ для каждаго изъ насъ составляетъ большую потерю.

11. Старшіе агенты ростово-владикавказской желѣзной дороги,

какъ-то: управляющій и начальникъ движенія, стараются всегда уклоняться отъ личныхъ переговоровъ и объясненій съ частными лицами, а преимущественно съ отправителями и получателями грузовъ, по поводу убытковъ, для чего назначили у себя каждый, часы для пріема: первый отъ отъ 1 ч. до 2-хъ, а послѣдній отъ 3-хъ до 4-хъ; въ остальное время они недоступны, что крайне для насъ стѣснительно, такъ какъ постоянно могутъ встрѣтиться обстоятельства, требующія личнаго свиданія для разрѣшенія экстреннаго вопроса, а ожидать цѣлыя сутки—въ коммерческомъ отношеніи произойдетъ большой ущербъ. При проѣздахъ управляющаго и начальника движенія по линіи ростово-владикавказской желѣзной дороги, что обыкновенно всегда совершается экстренными поѣздами, они всегда, повидимому, спѣшатъ, и потому рѣдко и короткія остановки дѣлаютъ тамъ, гдѣ ожидаютъ переговоровъ и заявленій претензій отъ отправителей грузовъ, почему всѣ поѣздки ихъ по линіи не приносятъ никакой существенной пользы какъ для отправителей, такъ и для самаго общества дороги. Вслѣдствіе чего крайне было бы желательно, чтобы управляющій дорогою, начальникъ движенія, а также и чины правительственной инспекціи почаще навѣщали линію своей дороги инкогнито, вникали во всѣ нужды дороги, посредствомъ простыхъ разспросовъ своихъ агентовъ и отправителей разныхъ грузовъ, какъ это дѣлается на харьково-николаевской и другихъ дорогахъ,—тогда бы всѣ нужды, какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и отправителей, для нихъ были очевидны и ихъ можно было бы во-время предупредить.

12. Вагоны на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ, какъ пассажирскіе, такъ и товарные, очень хорошіе, но они около года не ремонтировались; весною этого года насчитывалось больныхъ около 1,000 штукъ, но, благодаря пріѣзду подкоммиссіи, въ настоящее время всѣ приведены въ порядокъ и виспралены. Количество вагоновъ, имѣющихся на дорогѣ, было бы достаточно для удовлетворенія нуждъ края въ перевозкѣ грузовъ, но, къ сожалѣнію, по нераспорядительности агентовъ дороги, постоянно встрѣчаются затрудненія въ своевременной подачѣ ихъ подъ нагрузку, и только въ настоящее время, дней около десяти, въ ожиданіи подкоммиссіи, грузы наши начали перевозить болѣе своевременно. Въ остальное же время меньшее количество подвозимыхъ грузовъ пролеживаетъ по станціямъ болѣе полмѣсяца, а бываетъ и больше мѣсяца.

13. Жалобныя книги, имѣющіяся на станціяхъ, вовсе не достигаютъ прямой своей цѣли, такъ какъ всѣ жалобы, записанныя въ книги, разслѣдуются тѣми же обжалованными агентами, а не инспекціею дороги; резолюціи по жалобамъ пишутся тоже тѣми же обжалованными агентами, а слѣдовательно, всегда пристрастно, и о содержаніи резолюцій жалобщики никогда не увѣдомляются. Чины правительственной инспекціи вовсе отказываются принимать словесныя заявленія на неправильныя дѣйствія агентовъ желѣзныхъ дорогъ, къ письменнымъ же заявленіемъ всегда стараются придраться за несоблюденіе обрядовъ формальности, и потому всѣ жалобы на дѣйствія желѣзныхъ дорогъ есть гласъ вопіющаго въ пустынѣ; словомъ, желѣзнодорожная эксплоатація на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ обставлена такъ, что всякій, имѣющій съ нею дѣло, долженъ всѣмъ кланяться, всѣхъ просить, благодарить и великодушно выносить всѣ произволы какъ младшихъ, такъ и старшихъ агентовъ.

Въ общемъ же итогѣ мы пришли къ тому убѣжденію, что ростово-владикавказская желѣзная дорога, пролегающая по такому богатому краю, какъ Кавказъ, будучи правильно организована, могла бы уже за 4 года далеко подвинуть впередъ хлѣбопашество и торговлю. Въ настоящее же время замѣчаемъ, что она служитъ въ нѣкоторомъ отношеніи тормозомъ, такъ какъ перевозныя средства гужомъ край утратилъ, разсчитывая перевозить всѣ свои произведенія къ торговымъ рынкамъ по желѣзной дорогѣ, которая перевозитъ все не во-время, небрежно, съ большими невозвратными потерями, а слѣдовательно не приноситъ не только пользы, а чистѣйшій вредъ. Въ столь короткое время отъ существованія этой дороги, весь кавказскій край, а преимущественно тѣ, кто имѣли дѣла съ дорогою, совсѣмъ разочаровались ею. Въ настоящее время опять вновь начали обзаводиться гужомъ или чумаками, которые, какъ провѣрено на опытѣ, грузы доставляютъ скорѣе, цѣлѣе и непорченные. Преимущественно въ настоящее лѣто много привезено съ Кавказа, не только съ Ростова, а даже съ нижегородской ярмарки и Харькова товара на подводахъ, что хотя, повидимому, и затруднительно, но за то надежно.

Подлинное подписали 10 товароотправителей и получателей.

№ 74.

Товарополучателя Василія Максимова Артамонова.

Жалуюсь на возмутительныя произвольныя дѣйствія управленія ростово-владикавказской желѣзной дороги въ томъ, что оно приняло, 3-го іюля 1878 года, на ст. „Кущевка" для доставленія въ г. Харьковъ отъ Петра Токарева слѣдующій товаръ: 9 мѣстъ испанской немытой шерсти, вѣсомъ 170 пудовъ, и 21 мѣсто невыдѣланной испанской овчины, вѣсомъ 115 пудовъ, на что и получилъ я квитанцію за № 15, по стоимости товара на сумму 3,020 руб. Въ день сдачи и погрузки помянутаго товара погода стояла сухая, въ слѣдующіе затѣмъ дни, т. е. во время слѣдованія груза къ Ростову, шли непрерывно сильные дожди, а такъ какъ управленіе дороги, погрузивъ сказанный товаръ на открытомъ подвижномъ составѣ, не покрыло брезентомъ (чѣмъ нарушило буквальный смыслъ § 37 конвенціи III группы), вслѣдствіе чего шерсть немытая и овчины невыдѣланныя испанскія сильно промокли и подверглись отчасти порчѣ, хотя могли быть, однако, легко исправлены посредствомъ провѣтриванія; между тѣмъ управленіе дороги нисколько объ этомъ не позаботились, а сочло болѣе выгоднымъ для себя зарыть товаръ въ землю.

Непринятіемъ вышесказаннаго товара курско-харьково-азовскою желѣзною дорогою обнаружена порча сказаннаго товара 8 іюля 1878 года; спустя послѣ сего четыре дня, т. е. 12 іюля, управленіе ростово-владикавказской желѣзной дороги уничтожило его. Помянутая медленность зарытія товара наводитъ на размышленія, дѣйствительно ли былъ запахъ, настолько распространяемый этимъ товаромъ, и какое могло бы имѣть вредное вліяніе на здоровье людей (какъ это значится въ 2-хъ копіяхъ медико-полицейскихъ актовъ)? Если только это правда, то почему помянутое управленіе держало сказанный грузъ въ чеченіи тетырехъ сутокъ у себя на станціи?

Затѣмъ въ такой значительный періодъ времени управленіе дороги имѣло достаточно средствъ пригласить для удостовѣренія экспертизы болѣе компетентныхъ лицъ, которыя хорошо извѣстны самому управленію, какъ крупные шерстяно-промышленники, оперирующіе при посредствѣ этой же дороги съ шерстью до 100,000 пудовъ каждый: московскихъ 1-й гильдіи купцовъ, потомственныхъ почетныхъ гражданъ фирмы Владиміра Алексѣева, К. К. Бакланова сыновья, Якова Александрова, Макара Соловьева и пр.; всѣ поименованныя лица имѣютъ постоянное жительство въ г. Ростовѣ-на-Дону. Экспертиза ихъ могла бы спасти товаръ, не успѣвшій еще подвергнуться порчѣ, а управленіе дороги сочло болѣе удобнымъ ограничиться лишь своимъ дорожнымъ персоналомъ, который, соблюдая интересы вышесказаннаго управленія дороги, и рѣшилъ товаръ этотъ предать окончательному уничтоженію.

Не зная объ этомъ дѣйствіи сказаннаго управленія дороги, я тщетно ожидалъ грузъ въ г. Харьковѣ, а потомъ узналъ частно о постигшей участи товара; между тѣмъ, основываясь на § 37 правилъ конвенціи III группы и признавая въ данномъ случаѣ порчу и лишеніе меня товара исключительно по винѣ дороги, я обратился въ управленіе дороги съ просьбою, отъ 3 августа 1878 г. за № 16, о вознагражденіи меня согласно фактуры по стоимости товара 3,020 р., на каковое мое заявленіе помянутое управленіе отказало мнѣ въ удовлетвореніи по стоимости моего товара, отъ 9 сентября 1878 г. за № 11715, мотивируя тѣмъ, что будто бы товароотправителемъ выдана росписка обезпеченія, видимо желая отдѣлаться отъ отвѣтственности и воспользоваться правомъ сильнаго. Росписки же обезпеченія, какъ видно изъ акта, составленнаго на станціи „Гниловская" курско-харьково-азовской желѣзной дорога, за № 279, при документахъ не оказалось, такъ равно и въ документахъ, сопровождавшихъ товаръ, отмѣтки о приложеніи помянутой росписки не значится. Что грузъ этотъ былъ сданъ въ исправномъ видѣ, это уже доказывается выданною квитанціею станціей отправленія, въ которой, какъ и во всѣхъ прочихъ документахъ, сопровождающихъ этотъ грузъ, никакой отмѣтки нѣтъ, что товаръ принятъ съ поврежденіемъ, что доказываетъ исправность и неиспорченность овчинъ и шерсти при сдачѣ таковыхъ на ст. „Кущевка". Что дѣйствительно въ управленіи дороги имѣется росписка обезпеченія, за № 33, но она выдана однофамильцемъ отправителя, Дмитріемъ Токаревымъ, не самимъ отпра-

вителемъ Петромъ Токаревымъ; если бы росписка эта даже была выдана отправителемъ товара, то таковая, на основаніи циркуляра департамента желѣзныхъ дорогъ, отъ 30 апрѣля 1875 года за № 2407, не имѣетъ никакой законной силы и не представляетъ ни малѣйшей гарантіи управленію дороги, тѣмъ болѣе, что шерсть и овчины подверглись порчѣ по винѣ администраціи дороги, вслѣдствіе погрузки товара на открытомъ подвижномъ составѣ и незакрытія брезентами, что вопреки § 37 правилъ конвенцій III группы; овчины же обязательно должны быть погружены въ крытый вагонъ. Изъ вышесказаннаго видно, что управленіе дороги самопроизвольно превышаетъ власть сказаннаго циркуляра за № 2407 и нарушаетъ § 37 правилъ конвенціи III группы. Затѣмъ правительственнымъ инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ вмѣняется въ обязанность слѣдить за законнымъ исполненіемъ правительственныхъ циркуляровъ и распоряженій. Изъ всего слѣдуетъ, что вышеназванная росписка обезпеченія Дмитрія Токарева отнюдь не освобождаетъ управленіе дороги отъ отвѣтственности предъ товароотправителемъ Петромъ Токаревымъ за порчу и недосмотръ за принятымъ товаромъ. Вмѣстѣ съ отказомъ помянутаго управленія дороги относительно удовлетворенія меня, я, 21 сентября прошлаго 1878 года, подалъ жалобу на управленіе дороги г. мѣстному инспектору, Саламбегову, у котораго просилъ точнаго разслѣдованія и законной защиты въ удовлетвореніи меня управленіемъ за стоимость моего товара 3,020 р., на что получилъ отвѣтъ лишь только 17 января 1879 года, въ которомъ онъ находитъ, что отправленіе шерсти и овчинъ на открытомъ подвижномъ составѣ безъ покрытія „безспорно" составляетъ „упущеніе со стороны управленія дороги". Это-то упущеніе и было единственною и существенною причиною порчи помянутаго моего товара, нынѣ на вѣки зарытаго въ землю. Въ виду справедливости, я вторично подавалъ жалобу мою къ тому же инспектору, который не счелъ нужнымъ обратить должнаго вниманія, даже не произвелъ по сему предмету законнаго дознанія какъ относительно происшедшей порчи моего товара, такъ о стоимости его въ 3,020 р., предъ управленіемъ дороги не настаивалъ объ удовлетвореніи меня, а ограничился лишь одною формальностью, чтобы только одинъ разъ навсегда отдѣлаться отъ меня, т. е. прислалъ мнѣ окончательный

отказъ, что просьбу мою, въ виду повторенія, оставляетъ безъ послѣдствій. Затѣмъ я имѣлъ честь обратиться къ его высокопревосходительству г. министру путей сообщенія телеграммою, отъ 19 декабря 1878 года за № 859, и жалобою, отъ 31 января 1879 года, съ приложеніемъ документовъ, на управленіе ростово-владикавказской желѣзной дороги о вознагражденіи меня, по стоимости моего товара, 3,020 р., а равно съ причиненными по сему предмету мнѣ убытками съ процентами на капиталъ—438 р. 60 к. с., на что также еще не имѣлъ чести удостоиться получить до настоящаго времени никакого для меня милостиваго отвѣта.

Объяснивъ о всемъ вышеизложенномъ вашему сіятельству, честь имѣю представить при семъ на благоусмотрѣніе ваше семь копій съ документовъ: 1) акта ст. „Гниловской" курско-харьковско-азовской желѣзной дороги, за № 279; 2) акта ростово-воронежской желѣзной дороги; 3) квитанціи за № 15; 4) отвѣта управленія дороги за № 11715; 5—6) двухъ отвѣтовъ инспектора ростово-владикавказской желѣзной дороги, за №№ 42 и 121; 7) фактуры съ справочными цѣнами на шерсть и овчины въ іюлѣ мѣсяцѣ*).

Покорнѣйше прошу ваше сіятельство избавить меня отъ подобнаго насилія и приказать управленію ростово-владикавказской желѣзной дороги немедленно возвратить мнѣ сполна стоимость моего товара 3,020 руб., а равно за убытки и проценты на капиталъ 438 р. 60 к., всего 3,458 р. 60 к., такъ какъ причина этихъ убытковъ произошла единственно вслѣдствіе нерадѣнія и небрежности самаго управленія дороги. 1879 г. сентября 24 дня.

№ 75.

Записка о необходимости увеличить подвижной составъ и товарныя платформы ростово-владикавказской желѣзной дороги.

Къ числу наиболѣе плодородныхъ и удобныхъ для земледѣлія областей Россіи безспорно принадлежитъ обширный край, называемый сѣвернымъ Кавказомъ.

*) Означенные документы имѣются при дѣлахъ подкоммиссіи.

Заключенный между Чернымъ и Каспійскимъ морями и ограниченный съ юга главнымъ кавказскимъ хребтомъ, а съ сѣвера рѣками Дономъ и Манычемъ, этотъ край заключаетъ въ себѣ необозримыя степи, расположенныя вдоль средняго теченія рѣкъ Кубани, Терека и ихъ притоковъ, и представляетъ образцовый степной типъ южной Россіи, въ высшей степени выгодный для земледѣльческой культуры.

Всѣ условія, обыкновенно вліяющія на земледѣльческую производительность страны, сложились для сѣвернаго Кавказа въ такія счастливыя сочетанія, что прямо предопредѣлили его сдѣлаться житницей не только для одной Россіи, но и для Европы.

Уже самое географическое положеніе его между двумя морями—Чернымъ на западѣ и Каспійскимъ на востокѣ, одарило сѣверный Кавказъ климатомъ болѣе влажнымъ, чѣмъ сухимъ, и даже преобладающіе въ лѣтнее время восточные вѣтры, приносящіе съ собою зной и засуху губерніи астраханской и войску донскому, не только не оказываютъ на сѣверный Кавказъ никакого вреднаго вліянія, но, напротивъ, несутъ съ собою значительное количество влаги, поглощенной ими изъ громадной поверхности Каспійскаго моря.

Равнымъ образомъ и главный кавказскій хребетъ содѣйствуетъ улучшенію климатическихъ условій сѣвернаго Кавказа. Отдѣляя его отъ знойнаго юга грядами высокихъ горъ, выходящихъ за предѣлы вѣчнаго снѣга, главный хребетъ составляетъ естественную преграду южнымъ и сѣвернымъ вѣтрамъ въ низшихъ слояхъ атмосферы и умѣряетъ такимъ образомъ слишкомъ рѣзкое вліяніе этихъ вѣтровъ на распредѣленіе атмосферной влаги.

По этимъ, чисто географическимъ, причинамъ сѣверный Кавказъ отличается отъ остальной южнорусской степи болѣе равномѣрнымъ распредѣленіемъ влаги и температуры по временамъ года, а потому онъ обладаетъ менѣе знойнымъ, но болѣе продолжительнымъ и обильнымъ дождями лѣтомъ и менѣе суровою, малоснѣжною и кратковременною зимою, то-есть такими климатическими условіями, которыя для культуры хлѣбныхъ растеній считаются наиболѣе пригодными.

И дѣйствительно изотермическія и гигрометрическія наблюденія за нѣсколько лѣтъ показали, что сѣверный Кавказъ, при средней

годовой температурѣ въ + 9 градусовъ по Цельсію, имѣетъ среднимъ числомъ 356 миллиметровъ годичнаго дождя, тогда какъ въ астраханской губерніи и въ войскѣ донскомъ, при той же средней годовой температурѣ, годичное количество выпадающаго дождя составляетъ только 101 миллиметръ.

Самая почва сѣвернаго Кавказа обладаетъ въ высшей степени способностью сохранять влагу.

Необозримыя пространства его покрыты толстымъ слоемъ превосходнѣйшаго чернозема, лежащаго почти повсюду на подпочвѣ изъ глинистаго грунта, задерживающаго влагу и не дающаго ей проникать глубже и теряться непроизводительно въ нѣдрахъ земли.

И этнографія края способствуетъ наиболѣе удобной культурѣ сѣвернаго Кавказа. Куда ни обратится взоръ—къ сѣверу, востоку и западу, всюду степи разстилаются почти ровною гладью съ крайне незначительными волнообразными неровностями давняго происхожденія. Широкіе и плоскіе гребни этихъ бугровъ покрыты тѣмъ же черноземомъ лишь на нѣсколько футовъ надъ едва замѣтными корытообразными ложбинами. Даже и тамъ, гдѣ степи переходятъ въ болѣе возвышенныя плоскогорія, общій характеръ степной равнины не перемѣняется, и степи не перестаютъ быть самыми удобными для культуры землями.

Только на самой южной окраинѣ и на юго-западѣ за степями виднѣются горы. Но, за исключеніемъ главнѣйшихъ хребтовъ, и здѣсь предгорія въ большинствѣ еще удобны для земледѣлія.

На этой громадной территоріи сѣвернаго Кавказа, составляющей около 200,000 квадратныхъ верстъ превосходнѣйшей земли, живетъ народонаселеніе не превышающее 1.860,000 жителей обоего пола, такъ что на одну квадратную версту приходится всего только 9 жителей.

Еще въ самое недавнее время, какихъ нибудь сорокъ лѣтъ назадъ, все это населеніе весьма мало занималось земледѣліемъ. Недостаточность въ путяхъ сообщенія, постоянныя волненія горцевъ и вызывавшееся ими отвлеченіе казаковъ отъ сельскихъ занятій для подавленія этихъ волненій, наконецъ, еще слишкомъ недавняя осѣдлость переселенцевъ изъ внутренней Россіи, все это вмѣстѣ было причиною того, что до конца пятидесятыхъ годовъ все земледѣліе на сѣверномъ Кавказѣ велось въ размѣрахъ, необ-

ходимыхъ только для насущнаго пропитанія его населенія и почти не давало хлѣба для вывоза, а потому неисчислимыя богатства дѣвственной почвы оставались не только не истощенными, но даже почти и не тронутыми.

Но съ усмиреніемъ Кавказа обстоятельства измѣнились: упрочилось гражданское устройство и земледѣліе на сѣверномъ Кавказѣ стало развиваться.

Его хлѣба, такъ называемые въ торговлѣ *хлѣба съ линіи*, стали появляться въ Ростовѣ-на-Дону въ такомъ размѣрѣ, что къ началу послѣдняго десятилѣтія они составляли около 25% всей отпускной его торговли.

Въ такомъ положеніи былъ привозъ кавказскихъ хлѣбовъ до проведенія ростово-владикавказской желѣзной дороги. Съ ея открытіемъ кавказскіе хлѣба получили усовершенствованный путь къ мѣсту ихъ сбыта и притомъ обнаружилось, что особенно счастливыя условія, въ которыя поставленъ сѣверный Кавказъ, даютъ ему возможность, при обезпеченной, правильной и срочной перевозкѣ, производить хлѣба въ такомъ количествѣ и на такія цѣны, что онъ свободно выдержитъ всякую конкуренцію не только съ южными хлѣбородными губерніями Россіи, но и съ самой Америкой, не смотря на то, что она въ послѣднее время стала употреблять неимовѣрныя усилія, чтобы замѣнить на европейскихъ рынкахъ русскіе хлѣба.

Чрезвычайное обиліе на сѣверномъ Кавказѣ совершенно дѣвственной земли, ея изумительное плодородіе, дешевизна ея пріобрѣтенія въ собственность и въ аренду, обезпеченность хорошихъ урожаевъ вслѣдствіе климатическихъ условій, дешевый способъ обработки, не требующій, вслѣдствіе обилія и цѣльности земли, ни усовершенствованныхъ орудій, ни искусственнаго удобренія, приволье въ пастбищахъ, обработка земли самими производителями непосредственно въ свою пользу и безъ посредства крупныхъ собственниковъ, простота быта и незатѣйливость жизненныхъ потребностей, обращеніе къ земледѣлію туземцевъ, какъ кабардинцы, осетины, ногайцы и другія мусульманскія народности, и, наконецъ, возрастающій съ каждымъ годомъ наплывъ новыхъ рабочихъ силъ изъ внутренней Россіи—всѣ эти условія вмѣстѣ вызвали, съ одной стороны, чрезвычайное развитіе земледѣлія на сѣверномъ Кавказѣ, а съ другой стороны—пониженіе въ цѣнахъ на его хлѣба на мѣстѣ.

При такихъ обстоятельствахъ спросъ на кавказскіе хлѣба и вывозъ ихъ въ Ростовъ для отправленія за границу принялъ такіе размѣры, что уже въ прошломъ 1878 году ростово-владикавказская желѣзная дорога не могла перевезти всего количества хлѣба, подвезеннаго на различныя ея станціи и ожидавшаго внутри края своей очереди къ подвозкѣ.

Озабоченная скорѣйшимъ полученіемъ своихъ хлѣбныхъ грузовъ, ростовская торговля не могла въ началѣ объяснить себѣ накопленіе грузовъ на станціяхъ иначе, какъ нераспорядительностью желѣзнодорожной администраціи и усиленною перевозкою войскъ, но вскорѣ же обнаружилась настоящая причина, тормозившая перевозку грузовъ въ Ростовъ.

Вскорѣ лица, прямо заинтересованныя въ этомъ дѣлѣ, убѣдились, что хотя производившаяся въ 1878 году перевозка войскъ и имѣла по своей значительности большое вліяніе на провозоспособность желѣзной дороги, но что и независимо отъ этого обстоятельства наличный подвижной составъ дороги не удовлетворяетъ потребностямъ перевозки грузовъ.

Это убѣжденіе подтвердилъ и самъ управляющій этой дорогой, инженеръ А. А. Алехинъ. Изъ объясненій и статистическихъ свѣдѣній, данныхъ имъ представителямъ отпускной торговли хлѣбомъ, явствуетъ, что ростово-владикавказская желѣзная дорога, при настоящемъ своемъ подвижномъ составѣ, въ состояніи отправлять ежедневно только по 4 поѣзда малой скорости въ каждомъ направленіи. При небольшомъ составѣ такого поѣзда—въ зимнее время въ количествѣ 23 вагоновъ, а въ лѣтнее въ 27 вагоновъ, наибольшее количество груза, которое эта дорога можетъ перевезти въ каждомъ направленіи въ продолженіи года, составляетъ только 21.850,000 пудовъ. Если же принять во вниманіе, что въ это количество грузовъ, сверхъ хлѣба, должны быть включены и всѣ другіе товары разныхъ наименованій, и всѣ грузы, принадлежащіе самой дорогѣ, а также всѣ перевозки войскъ большими партіями, производимыя въ тѣхъ же товарныхъ вагонахъ, если взять въ разсчетъ, что перевозки войскъ, хотя и въ меньшемъ противъ 1878 года размѣрахъ, составляютъ нормальное явленіе на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ, какъ стратегическомъ пути, соединяющемъ Россію съ Закавказьемъ и новыми присоединенными отъ Турціи окраи-

нами, тогда окажется, что при самыхъ благопріятныхъ обстоятельствахъ наибольшее годовое количество хлѣбныхъ грузовъ, которое возможно перевезти съ сѣвернаго Кавказа въ Ростовъ-на-Дону, не можетъ превышать 10.000,000 пудовъ.

Правильность такого вывода подтверждается и цифровыми данными изъ статистики хлѣбной торговли въ минувшемъ 1878 году.

Въ навигацію помянутаго года, имѣвшаго урожай ниже средняго, Ростовъ-на-Дону отпустилъ за границу болѣе 28.000,000 пудовъ хлѣбнаго товара, большая часть котораго была получена Ростовомъ съ сѣвернаго Кавказа. А между тѣмъ все количество хлѣбныхъ грузовъ, доставленныхъ въ Ростовъ ростово-владикавказской желѣзной дорогой, составляетъ за весь этотъ годъ только около 9.000,000 пудовъ, и почти такое же количество хлѣба перевезено въ тоже время въ Ростовъ съ сѣвернаго Кавказа фурами по грунтовымъ дорогамъ, пролегающимъ не только параллельно желѣзной дорогѣ, но даже часто и рядомъ съ ней.

Не смотря на такой значительный вывозъ хлѣба изъ сѣвернаго Кавказа въ 1878 году, большое количество хлѣба того же урожая оставалось еще не перевезеннымъ къ 1-му января 1879 года по недостатку въ фурахъ и въ вагонахъ. Этотъ остатокъ отъ урожая 1878 года перевозится съ начала текущаго года по желѣзной дорогѣ, но не съ тою поспѣшностію, какую можно было ожидать, отчасти потому, что въ настоящее время спросъ на хлѣбъ заграницею довольно слабъ вслѣдствіе всеобщаго застоя въ торговыхъ оборотахъ, а отчасти потому, что къ подвозкѣ хлѣба на станціи желѣзной дороги встрѣчаются большія препятствія отъ дурнаго состоянія грунтовыхъ дорогъ, испорченныхъ весенней распутицей.

Но какъ застой въ спросѣ на хлѣбъ, такъ и порча дорогъ составляютъ явленія лишь временныя и скоропреходящія, и нѣтъ сомнѣнія, что въ самомъ непродолжительномъ времени перевозка хлѣба по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ опять приметъ свои прежніе размѣры.

Если только урожай текущаго 1879 года будетъ хотя бы такой же, какъ и въ 1878 году, тогда накопленіе хлѣбовъ на сѣверномъ Кавказѣ удвоится, такъ какъ въ нынѣшнемъ году тамъ засѣяно вдвое болѣе земли противъ прошлаго года, а между тѣмъ количество подвижнаго состава осталось прежнее. Отсюда ясно, что безъ

увеличенія перевозныхъ средствъ на сѣверномъ Кавказѣ, накопленіе его хлѣбовъ на мѣстѣ произрастанія будетъ увеличиваться въ такой прогрессіи, которая вскорѣ приведетъ къ весьма печальнымъ послѣдствіямъ для будущности земледѣлія на Кавказѣ, и оно, вмѣсто развитія, возвратится къ тѣмъ скромнымъ размѣрамъ, какіе назначены ему настоящею провозоспособностію ростово-владикавказской желѣзной дороги и наличностію фуръ.

Если даже предположить, что земледѣліе на сѣверномъ Кавказѣ остановится на той степени развитія, до которой оно теперь дошло, и не будетъ идти далѣе, то и въ этомъ случаѣ недостаточность подвижнаго состава желѣзной дороги вредно отразится на отпускной торговлѣ хлѣбомъ.

Въ настоящее время, при всемѣстной замѣнѣ парусныхъ судовъ пароходами, въ отпускной торговлѣ стали имѣть громадное значеніе срочность и скорость доставки хлѣбныхъ грузовъ на пароходы.

При укоренившемся обычаѣ, что на нагрузку хлѣба пароходы даютъ только 8 дней, а затѣмъ уже идутъ сталійные дни, необходимо имѣть возможность знать заранѣе и навѣрное срокъ доставки хлѣба желѣзною дорогою къ мѣсту нагрузки. Если же, вслѣдствіе недостаточности подвижнаго состава, хлѣбные грузы по нѣсколько мѣсяцевъ лежатъ на станціяхъ желѣзной дороги, ожидая своей очереди, то всякій разсчетъ времени, хотя бы приблизительный, становится невозможнымъ, отъ чего въ дѣлѣ отпускной торговли хлѣбомъ является рискъ, имѣющій на нее весьма вредное вліяніе.

Изъ всего вышеизложеннаго явствуетъ самымъ несомнѣннымъ образомъ крайняя необходимость въ увеличеніи перевозочныхъ средствъ на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ.

Желательно, чтобы количество ея подвижнаго состава было сразу поставлено въ соотвѣтствіе съ настоящею производительностію сѣвернаго Кавказа и чтобы, по мѣрѣ дальнѣйшаго его развитія, росли и перевозочныя средства дороги.

Независимо отъ увеличенія провозоспособности желѣзной дороги, надлежитъ обратить особое вниманіе и на лучшее предохраненіе хлѣба отъ порчи на станціяхъ отправленія.

И въ этомъ отношеніи ростово-владикавказская желѣзная дорога не сотвѣтствуетъ настоящимъ потребностямъ. Крытыя платформы, имѣющіяся для склада хлѣба на станціяхъ, прилегающихъ

къ самымъ бойкимъ центрамъ производительности, оказались недостаточными для вмѣщенія и половины хлѣба, подвозимаго къ станціямъ, такъ что громадные бунты его по долгу ожидаютъ на открытомъ полѣ своей очереди къ отправкѣ, подвергаясь всѣмъ невзгодамъ погоды. Увеличеніе подвижнаго состава не устранитъ необходимости увеличить и товарныя платформы, такъ какъ самая подвозка хлѣба на станціи не можетъ, по мѣстнымъ условіямъ, производиться равномѣрно, потому что она поставлена въ зависимость отъ состоянія грунтовыхъ дорогъ, отъ спроса на рабочія силы и отъ возможности заручиться фурами.

Но и одного увеличенія крытыхъ платформъ еще недостаточно для полнаго предохраненія хлѣба отъ порчи. На этихъ платформахъ грузы предохранены крышей только сверху, а не съ боковъ, остающихся открытыми и потому не защищающихъ складовъ хлѣба отъ боковаго дождя и снѣга. Поэтому необходимо, чтобы станціонныя платформы, по возможности, были замѣняемы закрытыми со всѣхъ сторонъ пакгаузами.

Особенно ощутительна недостаточность въ платформахъ на станціяхъ Малороссійской, Гулькевичи, Тихорѣцкой, Невинномысской, Нагутской, Курсавской и Минеральныя Воды.

Въ какомъ именно размѣрѣ надлежитъ и возможно увеличить подвижной составъ и товарныя платформы на ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ, можетъ рѣшить сама администрація желѣзной дороги, такъ какъ ей болѣе, чѣмъ кому либо иному, извѣстны ея надобности и наличныя средства, но нельзя при томъ упустить изъ виду, что возбужденный вопросъ затрогиваетъ не одну экономическую сторону этой дороги, но имѣетъ и значеніе государственнаго интереса первой важности, ибо отъ его рѣшенія зависитъ или процвѣтаніе на югѣ Россіи отпускной ея торговли хлѣбомъ и преобладаніе ея на всемірныхъ рынкахъ, или же полное угнетеніе ея Америкой и англійскими колоніями, а потому и полный ея упадокъ, который отразится особенно тяжело на участи сѣвернаго Кавказа, только что пробужденнаго къ жизни и дѣятельности, и можетъ возвратить его еще юныя пашни въ первобытное состояніе пустыни. Г. Ростовъ-на-Дону, 27 марта 1879 г.

№ 76.

Отправителей хлѣбныхъ грузовъ на станціи „Малороссійской“ ростово-владикавказской желѣзной дороги.

Станція Малороссійская, съ которой мы отправляемъ хлѣбные грузы въ Ростовъ, находится въ самомъ плодородной мѣстности кубанской области и окружена очень многими станицами, тоже хлѣбородными. Здѣсь круглый годъ бываетъ сильный подвозъ хлѣба для перевозки по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ, такъ что въ теченіи года эта станція одна отправляетъ не менѣе 1,500 вагоновъ. При этомъ заявляемъ, что всѣ окружныя станицы большую часть своихъ произведеній отправляютъ до Ростова еще, кромѣ желѣзныхъ дорогъ, гужомъ или чумаками изъ боязни потерпѣть убытки при перевозкѣ грузовъ по желѣзной дорогѣ, такъ какъ отправка грузовъ по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ всегда сопряжена съ разными неудобствами, медленностью, а очень часто и съ невозвратимыми убытками.

Неудобства на станціи Малороссійской слѣдующія:

1. Недостаточность товарной платформы, а также негодность ея, такъ какъ вся она мощена камнемъ голышемъ, испорчена отъ времени, съ большими рытвинами, отъ чего гніютъ мѣшки и пропадаетъ всякое разсыпанное зерно за невозможностью его очистить.

2. По недостаточности платформы, хотя и худой, грузы складываются часто безъ подмостокъ прямо на землю, иногда даже не прикрываются брезентами за недостаточностію ихъ на желѣзной дорогѣ, отъ чего несемъ громадные убытки отъ подмочки и порчи, доказательствомъ чему служитъ живой фактъ сложеннаго на полѣ около платформы бунта овса, перемоченнаго до половины.

3. Пріемка грузовъ къ отправленію безъ вѣса, а также и сдача его безъ повѣрки лишаетъ насъ возможности вести правильно коммерческое дѣло, такъ какъ постоянно, вслѣдствіе не перевѣски товаровъ, выходятъ недогрузы или перегрузы вагоновъ, отъ чего какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ мы теряемъ. При перегрузкѣ вагоновъ самою желѣзною дорогою нашими товарами—съ насъ

взыскиваютъ штрафъ, а при недогрузкѣ—мы платимъ всегда даромъ излишнюю провозную плату.

4. Вѣсы на станціи Малороссійской товарные десятичные только одни и то крайне непригодные, такъ какъ опытный вѣсовщикъ всегда можетъ на нихъ навѣсить, что хочетъ, отъ принятія же товаровъ на нашихъ торговыхъ вѣсахъ желѣзная дорога почему-то всегда отказывается.

5. Подача вагоновъ послѣдніе нѣсколько дней, можно сказать, удовлетворительная, а въ остальное время наши грузы залеживаются и гніютъ на платформѣ большею частію по мѣсяцамъ, отъ чего не имѣемъ возможности вести правильно коммерческіе разсчеты и всегда много теряемъ чрезъ несвоевременную перевозку грузовъ.

6. Всѣ заявленія наши старшимъ агентамъ ростово-владикавказской желѣзной дороги никогда не удовлетворяются, а иногда даже не получаемъ отвѣтовъ.

7. Всѣ эти неудобства и неправильности ростово-владикавказской желѣзной дороги сильно тормозятъ наше коммерческое дѣло, которое чрезъ это вредно отзывается и на хлѣбопашество, чрезъ что въ послѣднее время замѣчается застой въ коммерціи и хлѣбопашествѣ.

8. При станціи Малороссійской не имѣется почтоваго отдѣленія, чрезъ что наши письма съ квитанціями отправляются безъ всякой гарантіи въ пропажѣ, а также не имѣется возможности посредствомъ почтоваго сообщенія какъ получать, такъ и отправлять серьезныя цѣнныя письма и посылки.

Посему желательно было бы намъ: 1) чтобы ростово-владикавказская желѣзная дорога удвоила товарную платформу, но при этомъ непремѣнно съ досчатымъ поломъ въ закрой; 2) чтобы перевозили болѣе своевременно и успѣшно грузы; 3) чтобы имѣли всегда на станціи Малороссійской запасъ брезентовъ и рогожъ для прикрытія нашихъ грузовъ отъ дождя и снѣжныхъ заносовъ; 4) чтобы имѣли хотя двое общеупотребительныхъ торговыхъ вѣсовъ и принимали отъ насъ грузы по требованію нашему съ вѣсу; и 5) чтобы имѣлось при станціи Малороссійской почтовое отдѣленіе для пріемки и выдачи писемъ и денегъ. 1879 года сентября 27 дня.

Подписали 8 мѣстныхъ хлѣбныхъ торговцевъ и отправителей.

№ 77.

Хлѣбопромышленниковъ на станціи „Армавиръ“ ростово-владикавказской желѣзной дороги.

Село Армавиръ есть центральный пунктъ торговли почти исключительно хлѣбомъ, привозимымъ со всѣхъ окружныхъ городовъ и станицъ. Чрезъ Армавиръ пролегаетъ ближайшій грунтовый путь отъ Ростова на Ставрополь, почему всѣ товары для г. Ставрополя могли бы быть доставляемы по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ до Армавира, а отсюда въ Ставрополь гужемъ. Но вслѣдствіе неудобствъ и неисправностей желѣзной дороги почти всѣ зерновые грузы отъ Ставрополя и г. Майкопа доставляются мимо Армавира гужомъ въ Ростовъ, откуда всевозможные товары тоже гужомъ развозятся по всему Кавказу на разстояніи не менѣе 400 верстъ отъ Ростова. Все это происходитъ отъ того, что ростово-владикавказская желѣзная дорога вообще всѣ грузы перевозитъ очень медленно, небрежно, на половину портитъ и безцеремонно отказывается отъ вознагражденія убытковъ потерпѣвшихъ. Также неудобна перевозка по желѣзной дорогѣ вслѣдствіе того, что всѣ грузы принимаются и сдаются безъ вѣса или съ перевѣскою на невѣрныхъ десятичныхъ вѣсахъ; грузы до перевозки пролеживаютъ по мѣсяцамъ на земляныхъ платформахъ, неприкрытые отъ дождя, и чрезъ то много портятся. Покорнѣйше просимъ подкоммиссію обратить вниманіе на изложенныя нами обстоятельства и, хотя въ будущемъ, выяснить правильныя начала для ростово-владикавказской желѣзной дороги въ перевозкѣ грузовъ, такъ какъ въ настоящее время вся перевозка грузовъ по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ совершается безъ соблюденія въ точности условій, для нея написанныхъ, а чрезъ то мы неизбѣжно постоянно несемъ убытки, что не особенно благотворно отзывается и на хлѣбопашествѣ.

Подписали 13 грузоотправителей.

№ 78.

Письмо доктора Семена Алексѣевича Смирнова.

Милостивый государь, князь Сергій Васильевичъ.

Вполнѣ сочувствуя просвѣщенному и отечественному взгляду вашего сіятельства на значеніе русскихъ минеральныхъ водъ для Россіи, изложенному въ циркулярномъ письмѣ вашемъ за № 788, я считаю пріятнымъ для себя долгомъ сообщить вамъ, по мѣрѣ возможности, мои соображенія по отношенію желѣзнодорожнаго дѣла къ развитію посѣщенія кавказскихъ минеральныхъ водъ нашими русскими больными. Обширность взгляда, высказывающаяся въ циркулярѣ вашего сіятельства и заключающая въ себѣ всѣ условія пользованія нашими водами, даетъ мнѣ поводъ повторить предъ вами тѣ соображенія, которыя я не разъ уже имѣлъ случай высказывать печатно *).

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что желѣзный путь имѣетъ весьма важное значеніе въ дѣлѣ посѣщенія минеральныхъ водъ; стоитъ только припомнить тѣ трудности, которыя должны были преодолѣвать больные, посѣщавшіе наши воды до открытія ростово-владикавказской желѣзной дороги. Но, съ другой стороны, нельзя не замѣтить, что открытіе этой дороги увеличило пріѣздъ посѣтителей въ несравненно меньшей степени, чѣмъ того можно было ожидать; вотъ уже пять лѣтъ, какъ эта дорога открыта, и между тѣмъ увеличеніе числа посѣщеній на воды, превышавшее уже до ея открытія 2,000, въ прошедшемъ году еще не превышало 2,835 и лишь въ нынѣшнемъ, какъ исключительно обильномъ посѣщеніями году, включая сюда и всѣхъ пользовавшихся водами мѣстныхъ жителей, дошло только до 3,870. Между тѣмъ нельзя не сказать, что какъ сама желѣзная дорога, такъ и ея подъѣздный шоссированный путь къ Пятигорску представляли посѣтителямъ никакъ не менѣе удобствъ, чѣмъ всѣ подобные пути, ведущіе къ заграничнымъ водамъ. И потому, очевидно, что въ дѣлѣ посѣщенія водъ есть еще другія обстоятельства, играющія не менѣе важную роль, чѣмъ желѣзная дорога. Эти обстоятельства заключаются преимущественно въ удобствахъ самой жизни на водахъ и пользованія ими. Обѣ эти стороны такъ тѣсно связаны между собою, что, говоря объ одной, нельзя не имѣть въ виду другой. Для того, чтобы вполнѣ оцѣнить значеніе желѣзнодорожнаго пути къ нашимъ водамъ, необходимо знать и тѣ условія, которыя встрѣчаетъ больной путешественникъ по пріѣздѣ на нихъ. Чтобы понять, насколько въ настоящемъ случаѣ слишкомъ малый, по достоинству нашихъ водъ, приливъ посѣтителей можетъ зависѣть отъ дѣйствительныхъ путевыхъ затрудненій, необходимо взвѣсить, насколько существующія на самыхъ водахъ неудобства могутъ ограничивать посѣщеніе водъ. При этомъ, конечно, не лишне будетъ принимать въ соображеніе и случайныя внѣшнія обстоятельства, каковы, напримѣръ, упадокъ нашего денежнаго курса, ограничивающій выѣздъ нашихъ больныхъ за границу, появленіе эпидемій, война и т. п. Что касается до самой желѣзной дороги, ея подъѣзднаго пути и сообщенія между группами нашихъ водъ, то я могъ бы замѣтить слѣдующее:

1. Желательно, чтобы при каждой изъ нашихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ было устроено хотя по одному вагону, приспособленному для перевозки трудныхъ больныхъ, паралитиковъ и др. Подобное приспособленіе, сдѣланное хотя по образцу вагоновъ „Краснаго Креста", составило бы расходъ въ сущности ничтожный для каждаго управленія дороги, но должно бы быть обязательнымъ для всѣхъ дорогъ и могло бы служить не только для перевозки на минеральныя воды, но и для всѣхъ другихъ случаевъ.

2. Срокъ билетовъ прямаго сообщенія по возможности долженъ бы быть удлиненъ и приведенъ къ однообразію, соотвѣтственно разстояніямъ. Въ настоящее время неоднократно слышались жалобы больныхъ посѣтителей водъ на несоразмѣрную короткость этого срока, даваемаго однѣми дорогами по сравненіи съ другими. Такъ, напримѣръ, на разстояніи отъ станціи „Минеральныя Воды" до Саратова, равняющемся 1,500 верстамъ, билетъ прямаго сообщенія даетъ право путешествія только на 4 дня, тогда какъ такой же билетъ отъ Саратова до Москвы на разстояніи, равняющемся 800

*) Отчетъ за девятилѣтнее управленіе кавказскихъ минеральныхъ водъ 1862—1871 г. Путеводитель кавказскихъ минеральныхъ водъ, 1867 года. Записки русскаго бальнеологическаго общества въ Пятигорскѣ, 1868 года.

верстамъ, даетъ право на 6 дней, а билетъ прямаго сообщенія отъ станціи „Минеральныя Воды“ до Москвы чрезъ Харьковъ (1,560 верстъ)—на 14 дней. Были случаи, въ которыхъ пріѣзжіе посѣтители водъ, вовлекаясь въ заблужденіе билетами прямаго сообщенія на одной дорогѣ, брали такіе же на другой и принуждены были съ половины дороги уплачивать за свои билеты во второй разъ. Между тѣмъ изъ путешественниковъ ни для кого столько не важна возможность путешествія съ отдыхами и продолженный срокъ для него, какъ для больныхъ, ѣдущихъ на воды.

3. Нельзя не замѣтить, что возвышеніе тарифа на 25% и 15% легло весьма тяжелымъ бременемъ на больныхъ, ѣдущихъ на воды, лишая нѣкоторыхъ изъ нихъ необходимыхъ удобствъ путешествія, а другихъ даже и возможности пріѣзда на воды. Большинство, ѣздившихъ въ 1-мъ классѣ, должно было передвинуться въ 2-й, а изъ 2-го въ 3-й, для болѣе или менѣе многочисленныхъ семействъ поѣздка на воды сдѣлалась совершенно невозможною. Отмѣна подобнаго возвышенія тарифа, болѣе или менѣе тягостнаго для всѣхъ и едва ли дѣйствительно доходнаго для казны, была бы истиннымъ благодѣяніемъ для больныхъ, ѣдущихъ на наши воды. Это тѣмъ болѣе желательно, что на наши воды пріѣзжаетъ болѣе половины посѣтителей съ весьма ограниченными средствами и что на эту часть посѣтителей нашихъ новый налогъ ложится всею своею тяжестью, оставаясь мало чувствительнымъ для той части посѣтителей, которая достаточно снабжена средствами.

4. Что касается до подъѣзднаго пути отъ станціи „Минеральныя Воды“ къ Пятигорску и до сообщенія между группами водъ, то эта часть находится въ настоящее время въ достаточно удовлетворительномъ состояніи. Конечно, можетъ быть и еще пріятнѣе было бы для посѣтителей водъ доѣзжать по желѣзной дорогѣ прямо до Пятигорска и до трехъ другихъ группъ; но нельзя не сказать, что для посѣтителя водъ, проѣхавшаго нѣсколько сотъ, а иногда и тысячъ верстъ по желѣзной дорогѣ, переѣздъ 20 верстъ по хорошему шоссе и въ спокойномъ экипажѣ не составляетъ особенной тягости. При обширности затраты, требующейся на отстраненіе этой тягости построеніемъ желѣзнаго пути вплоть до Пятигорска, приходитъ на мысль, что хорошая организація дилижансоваго сообщенія и возможное его удешевленіе было бы въ состоянии замѣнить предполагаемый желѣзный путь на этомъ разстояніи. Совершенно другое значеніе получаетъ вопросъ о проложеніи вѣтви желѣзной дороги отъ станціи „Минеральныя Воды“ до Пятигорска, когда онъ разсматривается съ точки зрѣнія благосостоянія г. Пятигорска; въ этомъ отношеніи проложеніе пути было бы, безъ сомнѣнія, благотворно. По отношенію же къ посѣтителямъ водъ оно только тогда бы получило полное значеніе, когда бы подобные пути были проложены между всѣми остальными группами водъ.

5. Относительно транспортированія и разсылки нашихъ водъ въ различные города Россіи, я, не имѣя никакого сношенія съ теперешнимъ управленіемъ водъ, не могу представить никакихъ численныхъ данныхъ касательно удобствъ, цѣнности, сравнительной скорости доставки и т. п. Но, имѣвъ случай во время моего управленія водами, въ 60 годахъ, начать въ первый разъ транспортированіе кавказскихъ минеральныхъ водъ и продуктовъ изъ нихъ въ различные города имперіи, я имѣлъ возможность ознакомиться съ условіями успѣшности этого дѣла и считаю долгомъ изложить здѣсь результатъ моего изученія. Въ то время (1863—1864 гг.), когда я началъ впервые экспортацію здѣшнихъ водъ и приготовленіе изъ нихъ эссентукскихъ лепешекъ и солей, эта операція встрѣтила для себя величайшее затрудненіе въ недостаткѣ производительности въ краѣ и въ трудности, съ которою получались въ немъ всѣ необходимыя для этой операціи принадлежности. Невозможность имѣть на мѣстѣ стекло заставляла выписывать его изъ Москвы, Нижняго и даже (всего выгоднѣе было) изъ вятской губерніи. Отсутствіе желѣзныхъ дорогъ дѣлало то, что транспорты съ бутылками должны были идти до Пятигорска цѣлые мѣсяцы; при этомъ бой стекла простирался всегда до 20—30%, такъ что пустая бутылка, доходя до Пятигорска, обходилась иногда въ 15—18 коп. Наливая затѣмъ минеральную воду и отправляя, напримѣръ, въ Москву, я могъ туда доставлять транспорты также лишь чрезъ два, три мѣсяца, при этомъ въ нѣкоторые мѣсяцы обыкновенно транспортъ захватывали морозы, сопровождавшіеся болѣе или менѣе рѣзкими измѣненіями температуры. Послѣднее обстоятельство не мало способствовало къ усиленію боя бутылокъ въ дорогѣ вслѣдствіе попеременнаго сжиманія и расширенія газа минеральной во-

ды, такъ что, доходя до Москвы, въ ящикахъ обнаруживалось снова до 20% и болѣе боя. Обыкновенная плата за доставку въ Москву была отъ 2 р. 25 к. до 3 руб. съ пуда, смотря по болѣе или менѣе благопріятной погодѣ; на пудъ приходилось съ укладкою и ящиками 10—12 бутылокъ минеральной воды. Такимъ образомъ, транспортированіе каждой бутылки, не считая боя, стоило не менѣе 20 коп. Присоединяя къ этой цѣнности плату двумъ коммиссіонерамъ, одному въ Ростовѣ (по невозможности имѣть подрядчика прямо отъ Пятигорска до Москвы), а другому въ Москвѣ, оказывалось возможнымъ продавать воду въ Москвѣ безубыточно по 50 копѣекъ за бутылку.

Каковъ бы ни былъ тарифъ для перевозки водъ по нынѣ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, не говоря уже о быстротѣ доставки ихъ на мѣсто, не могущей идти въ сравненіе съ скоростью валоваго транспортнаго движенія, очевидно, что нынѣ существующія условія для этого предмета безъ сравненія благопріятнѣе прежнихъ, а потому и цѣнность доставляемой въ Москву воды должна бы быть понижена. Къ сожалѣнію, мы этого не видимъ; напротивъ, она возвысилась, и вода въ Москвѣ у коммиссіонера контрагентства Феррейна продается по 60 коп. И потому, во всякомъ случаѣ, если бы представилась возможность уменьшенія тарифа на перевозку минеральной воды, то оно, по всей справедливости, могло бы идти только объ руку съ уменьшеніемъ продажной цѣны минеральной воды на мѣстахъ ея назначенія. Къ сказанному объ этомъ предметѣ я могу присовокупить, что главнымъ и дѣйствительнымъ основаніемъ возможнаго распространенія экспортаціи нашихъ водъ должно быть:

a) Возможное распространеніе въ публикѣ полнаго довѣрія къ разсылаемымъ отсюда водамъ. Къ сожалѣнію, въ нѣкоторые изъ послѣднихъ годовъ оно было нарушено весьма обильною разсылкою воды, оказавшейся вслѣдствіе мѣстныхъ, во всякомъ случаѣ предотвратимыхъ, причинъ слабѣйшаго качества.

b) Возможное пониженіе ея цѣнности при продажѣ, на что, по сравненію съ прежними обстоятельствами, публика совершенно въ правѣ была разсчитывать. При высокой цѣнѣ своей въ продажѣ, наша вода не можетъ выдержать никакой конкуренціи съ водами заграничными и, продаваясь по цѣнѣ, которая превышаетъ цѣнность

почти всѣхъ заграничныхъ водъ, не можетъ имѣть достаточнаго сбыта, столь заслуживаемаго ею и столь желаемаго для всякаго русскаго.

Тоже самое мы должны сказать и о всѣхъ остальныхъ условіяхъ прилива больныхъ на наши воды и пользованія ими. Больной, доставляемый на наши воды въ настоящее время съ значительнымъ удобствомъ желѣзною дорогою, съ перваго шага своего въ Пятигорскѣ встрѣчаетъ весьма затруднительное для себя недобство въ помѣщеніи, даже пользованіи водами, ваннами и т. п. Многія изъ этихъ затрудненій находятся въ связи съ самымъ историческимъ развитіемъ водъ и края, а потому и устранимы только временемъ. Но есть и другія, которыя, хотя отчасти, могли бы быть устраняемы и въ настояще время. Недостатокъ, наприм., ваннъ и воды при нѣкоторыхъ источникахъ, недостаточность помѣщенія, обнаруживающіеся при усиленномъ посѣщеніи водъ и т. п.—все это такія обстоятельства, которыя могутъ быть исправлены лишь со временемъ: число помѣщеній въ Пятигорскѣ и на группахъ возрастаетъ ежегодно само собою, частная конкуренція здѣсь является на помощь. На возможное увеличеніе числа ваннъ и усиленіе притока минеральной воды изъ источниковъ обращено вниманіе правительства. Но быстрое возвышеніе цѣнъ на всѣ жизненныя потребности для больныхъ, замѣчаемое въ послѣдніе годы, нѣкоторыя неудобства при пользованіи ваннами и нѣкоторыя вредныя гигіеническія условія, безъ сомнѣнія, могли бы быть ограничены дѣятельностью мѣстнаго управленія и контрагентства водъ.

Желая доставить возможныя, по тогдашнему времени, удобства для посѣтителей водъ, правительство съ самаго начала ихъ развитія построило гостинницы въ Пятигорскѣ, Желѣзноводскѣ и Кисловодскѣ; оно продолжало расширеніе ихъ въ Пятигорскѣ и Желѣзноводскѣ. Эти гостинницы, строившіяся, очевидно, исключительно только съ цѣлью доставленія удобствъ и удешевленія жизни посѣтителямъ, могли бы, безъ сомнѣнія, въ довольно значительной мѣрѣ конкурировать съ другими частными заведеніями этого рода, удерживая цѣны болѣе или менѣе низкія. Понимая значеніе ихъ такимъ образомъ и не думая, что гостинницы устроены правительствомъ лишь для возвышенія прямой доходности отъ водъ, я, во время управленія моего водами, сдавалъ гостинницы въ арен-

ду опытнымъ содержателямъ безплатно, требуя отъ нихъ лишь уплаты стоимости ремонта зданій и сохраненія дотолѣ существовавшихъ цѣнъ на номера и порціи кушаній. Въ послѣднее время мы видимъ полное измѣненіе этого взгляда: цѣны на номерныя помѣщенія въ казенныхъ гостинницахъ (прежде всѣхъ другихъ гостинницъ) удвоились, цѣны на порціи кушаній съ 20 коп. возрасли до 60—80 коп. и болѣе; гостинницы начали сдаваться на аренду за весьма высокую плату. Въ Пятигорскѣ, напримѣръ, казенная гостинница отдавалась въ аренду (Берберону) за 3 тысячи, но и эта плата вскорѣ оказалась недостаточною,—контрагентство измѣнило и этотъ видъ аренды. Желѣзноводскій вокзалъ, къ которому казна впослѣдствіи пристроила большой столовый залъ, былъ мною отдаваемъ за 100 руб. въ годъ тому же самому содержателю, который въ 1878 году платилъ уже 1,300 руб. Пропорціонально возвышенію въ казенныхъ номерныхъ помѣщеніяхъ возвысились цѣны и въ частныхъ; цѣны на порціи кушаній возвысились также, но, при сравнительной еще недороговизнѣ жизненныхъ припасовъ въ Пятигорскѣ (говядина, напримѣръ, 6—7 коп. за фунтъ), цѣны въ частныхъ гостинницахъ держатся несравненно ниже цѣнъ гостинницъ казенныхъ, и могутъ существовать еще нѣсколько кухмистерскихъ, напоминающихъ своими цѣнами прежнія (отъ 10 до 15 руб. въ мѣсяцъ за столъ) и служащихъ доказательствомъ возможности существованія еще и теперь цѣнъ низкихъ въ Пятигорскѣ и на группахъ.

Я не нахожу здѣсь возможнымъ входить во всѣ подробности настоящаго положенія экономической стороны на нашихъ водахъ, но приведенныя мною обстоятельства уже достаточно фактически указываютъ на то направленіе, которому слѣдуетъ настоящее контрагентство водъ. Возвышеніе платы съ посѣтителей за пользованіе водою изъ минеральныхъ источниковъ и за слушаніе музыки съ одного рубля на три, чрезмѣрное расположеніе торговыхъ лавочекъ даже въ мѣстахъ, исключительно посвященныхъ прогулкамъ посѣтителей (наприм., въ центральныхъ бульварахъ въ Пятигорскѣ, въ самомъ паркѣ около галлереи и въ самой галлереѣ въ Кисловодскѣ и Желѣзноводскѣ), превращеніе грота Діаны (произведеніе итальянскаго художника Бернардацци), служившаго прежде мѣстомъ отдохновенія и прохлады для посѣтителей во время жаровъ,

въ роспивочную и т. д.—все это достаточно указываетъ, что дѣйствія контрагентства ведутся въ чисто коммерческомъ духѣ. Съ другой стороны, нельзя не замѣтить полнаго небреженія ко всѣмъ ученымъ пособіямъ, возникшимъ при водахъ въ предшествовавшіе годы, повлекшаго за собою полнѣйшій ихъ упадокъ. Бальнеологическое общество, основанное при водахъ и долженствовавшее служить самостоятельнымъ органомъ для изученія минеральныхъ водъ, распространенія свѣдѣній о нихъ въ Россіи и научнаго общенія съ другими русскими водами, фактически прекратило свое существованіе. Постоянно находившійся при водахъ, извѣстный по своей опытности химикъ, до сихъ поръ сохраняющій полный авторитетъ своихъ работъ, устраненъ и замѣняется наймомъ на короткіе сроки молодыхъ, мало опытныхъ воспитанниковъ различныхъ техническихъ заведеній, притомъ мѣняющихся почти ежегодно и служащихъ такимъ образомъ единственно для формы. Публичныя консультаціи врачей также измѣнили свой смыслъ. Онѣ составлялись прежде изъ врачей, постоянно по нѣсколько лѣтъ находившихся каждый при своей группѣ водъ и изучавшихъ ее постоянно въ теченіи всего года на мѣстахъ, или пополняя свои свѣдѣнія о ней при столичныхъ университетахъ или же за границей и получавшихъ для этой цѣли годоваго содержанія отъ управленія водъ по 2,000 руб., кромѣ своихъ практическихъ занятій. Въ настоящее время врачи приглашаются на группы водъ только на время курса и притомъ почти ежегодно новые, впервые сами знакомящіеся съ водами; приглашеніе обходится дешевле содержанія врачей постоянныхъ, и выигрываетъ отъ этого, конечно, не публика.

Прибавимъ по всему этому еще то обстоятельство, что контрагентъ отклонилъ отъ себя всякую заботу о самыхъ минеральныхъ источникахъ, составляющую одну изъ самыхъ трудныхъ и постоянныхъ задачъ предшествовавшаго управленія. Распространенныя въ 1875 году жалобы на измѣненныя качества минеральной воды, предлагавшейся публикѣ и разсылавшейся въ города, приписывавшіяся работамъ, производимымъ при источникахъ Жюль Франсуа, заставили правительство взять минеральные источники у г. Байкова и передать ихъ на попеченіе особенной правительственной коммиссіи. Освободясь такимъ образомъ отъ одного изъ труднѣйшихъ

предметовъ въ своемъ завѣдываніи путемъ коммиссіи, въ сущности не оставшейся внѣ его вліянія, контрагентъ получилъ новую весьма значительную льготу для себя. Точно также отклонена имъ отъ себя забота о дилижансовомъ сообщеніи между группами водъ,— она передана почтовому вѣдомству. Между тѣмъ заведеніе экипажей и устройство этого сообщенія для предшествовавшаго управленія водъ всегда составляло статью убыточную. Но за то публика пользовалась этимъ сообщеніемъ за несравненно дешевѣйшую плату, такъ, наприм., мѣсто въ дилижансѣ въ Кисловодскъ всегда стоило 1 р., а теперь стоитъ 2 р. 70 коп. и за багажъ по 1 рублю съ пуда.

Исключительное преобладаніе коммерческаго характера, очевидно выражающагося въ приведенныхъ мною фактахъ, по моему мнѣнію, не соотвѣтствуетъ еще слишкомъ молодой жизни нашихъ минеральныхъ водъ. Прежде чѣмъ эксплоатировать ихъ въ этомъ направленіи, необходимо довести устройство ихъ до извѣстной степени совершенства, распространить и утвердить ихъ репутацію въ Россіи и заграницей. До тѣхъ же поръ, я думаю, что единственный путь который по справедливости долженъ предстоять имъ, состоитъ въ томъ, чтобы, разработывая самые источники и улучшая приспособленія ихъ къ врачебнымъ цѣлямъ (что немыслило безъ возвышенія и поддержки всѣхъ ученыхъ пособій при водахъ), дѣлать всевозможныя пожертвованія для облегченія пріѣзда посѣтителей и ихъ жизни на водахъ. Только при такихъ условіяхъ желѣзный путь можетъ вполнѣ достигать своей цѣли и вполнѣ окупать тѣ значительныя затраты, которыя уже сдѣлало и будетъ дѣлать на него правительство.

Во всякомъ случаѣ, это драгоцѣнное во многихъ отношеніяхъ государственное имущество, будучи доведено чьими бы то ни было средствами до нужной степени своего развитія, несомнѣнно можетъ впослѣдствіи продолжать свою дѣятельность уже безъ всякой затраты со стороны казны. Прибавлю мимоходомъ, что и въ настоящее время казна могла бы быть освобождена отъ значительныхъ затратъ на устройство водъ передачею ихъ въ руки компаніи капиталистовъ съ гарантіею для нихъ какихъ-либо извѣстныхъ процентовъ на постепенно затрачиваемый ими капиталъ по напередъ составленному плану. Гарантія эта, безъ сомнѣнія, была бы ниже

даваемой правительствомъ нынѣ субсидіи вмѣстѣ съ періодическимъ отпускомъ суммъ на построеніе и работы при водахъ, на содержаніе правительственной коммиссіи и т. п.

Примите уваженіе въ истинномъ почтеніи и совершенной преданности вашего сіятельства покорнѣйшаго слуги.

С. Смирновъ.

Пятигорскъ, 1879 года октября 15-го дня.

№ 79.

Записка доктора А. А. Витмана.

Изучая желѣзнодорожное дѣло въ Россіи, не ознакомясь съ исторической стороной, такъ сказать, момента возникновенія каждой изъ ревизуемыхъ дорогъ, едва-ли можно уяснить себѣ вѣрно причину непригодности той или другой для края, причину ихъ бездоходности, ихъ незавиднаго настоящаго и будущаго.

Ростово-владикавказская дорога представляетъ много поучительнаго, и только возможно-подробнымъ изложеніемъ всего, что предшествовало и сопровождало ея нарожденіе можно отвѣтить на то, почему она мало производительна и можно ли, между прочимъ, поднять кавказскія минеральныя воды при теперешнемъ ея направленіи.

Иниціатива проведенія ростово-владикавказской желѣзной дороги безспорно принадлежитъ всецѣло Тифлису. Для обсужденія болѣе соотвѣтственнаго ея направленія офиціозно предложено было различнымъ ученымъ тифлисскимъ обществамъ обсудить и начертать линію будущей желѣзной дороги между Ростовомъ и Владикавказомъ. Заключеніе этихъ обществъ и коммиссій формулировалось въ нижеслѣдующемъ: дорога, начинаясь отъ Ростова, должна пересѣкать Кубань въ томъ мѣстѣ, гдѣ Кубань дѣлается судоходной, оттуда непремѣнно пройти на Пятигорскъ, какъ на центръ минеральныхъ водъ, а отсюда, по возможности наикратчайшимъ путемъ, дойти до Владикавказа. Смыслъ такого направленія былъ нижеслѣдующій: большая часть хлѣбныхъ грузовъ и тѣхъ произ-

веденій Кавказа, которыя въ настоящую минуту сбываются только въ Ростовѣ или при посредствѣ Ростова, могли бы прямо по Кубани направляться въ Черное море, чѣмъ избѣгалась, съ одной стороны, монополія ростовскихъ покупателей, а съ другой стороны —хлѣбные грузы не терпѣли бы двойной перегрузки въ Ростовѣ и Керчи и всего провознаго фрахта чрезъ Азовское море, причемъ и срокъ заграничнаго отпуска значительно удлинялся, такъ какъ побережье Чернаго моря отъ Анапы не замерзаетъ.

Проходя прямо на Пятигорскъ, эта желѣзная дорога прорѣзывала бы наибольшую часть Закубанья, пролегая по самымъ плодороднѣйшимъ мѣстамъ сѣвернаго Кавказа, не вдалекѣ отъ громадныхъ лѣсныхъ пространствъ—предгорій главнаго хребта, не подалеку отъ разработки хумаринскихъ залежей каменнаго угля, разработываемыхъ теперь барономъ Штенгелемъ, а ниже Баталпашинска проходя мимо обширныхъ озеръ сѣрнокислаго натра, для выработки изъ которыхъ соды теперь уже образовалась иностранная компанія; подходя затѣмъ къ Пятигорскому, дорога шла бы между Эссентуками и Желѣзноводскомъ, приблизительно въ шести верстахъ отъ Эссентуковъ и девяти отъ Желѣзноводска, что, кромѣ удобства сообщеній между группами минеральныхъ водъ, дѣлало излишнимъ устройство шоссе отъ станціи „Минеральныя Воды“ до Пятигорска, отъ Пятигорска до Желѣзноводска и отъ Пятигорска до Эссентуковъ. Дальнѣйшее направленіе должно было идти на Владикавказъ и тамъ примкнуть къ желѣзной дорогѣ черезъ перевалъ до Тифлиса, а отъ Тифлиса, посредствомъ теперь строющейся бакинской дороги, войти въ связь съ персидскими, при чемъ мнѣніе лучшихъ, безпристрастнѣйшихъ и истинно русскихъ людей стояло за проведеніе, во чтобы то ни стало, дороги черезъ перевалъ, такъ какъ только съ проведеніемъ этой дороги наше пребываніе за Кавказомъ дѣлается прочнымъ (кто не знаетъ страха въ нынѣшнюю войну, когда Мухтаръ-паша взялъ Кизиль-Тапу); къ тому же военногрузинская дорога между Гудауромъ и Зимамлетомъ доживаетъ свои послѣдніе дни, пролегая по гигантскимъ отвѣснымъ осыпямъ главнаго хребта.

Предложеніе другихъ—повернуть отъ Владикавказа къ Петровску блистательно было разбито военными событіями минувшей войны. При возстаніи всей Чечни и Дагестана, т. е. въ центрѣ девяти-

сотъ тысячнаго фанатическаго мусульманскаго населенія, какая могла быть серьезная рѣчь о безопасности тамъ предполагавшейся желѣзной дороги? Наконецъ, кому же неизвѣстенъ Петровскій портъ и его безконечная неоконченность? Не будемъ говорить о томъ, что можно возить по этой дорогѣ, когда подъ руками Каспій, Волга со всѣми началами на ней нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ и главнымъ русскимъ торговымъ рынкомъ для сбыта—нижегородской ярмаркой.

Какъ бы то ни было, но направленіе Ростовъ-Тифлисская—Пятигорскъ-Владикавказъ удостоилось высочайшаго утвержденія. При этомъ на сѣверномъ Кавказѣ Владикавказъ и Пятигорскъ являлись двумя счастливцами, гдѣ проѣзжающій по этой мировой дорогѣ только и могъ остановиться, чтобъ отдохнуть или изъ любопытства, что, разумѣется, лучше всякихъ рекламъ знакомило не одну сотню людей съ нашими водами, а Пятигорскъ съ своей желѣзнодорожной станціей превратился бы въ складочный центръ всѣхъ произведеній Кабарды, долинъ Кумы, Подкумка, Буйволы, т. е. той территоріи, которая и теперь снабжаетъ большимъ хлѣбнымъ грузомъ желѣзную дорогу; кромѣ того, всѣ коммерческія заведенія въ Пятигорскѣ, работающія теперь только три мѣсяца въ году и едва существующія, не смотря на ужасныя на все цѣны, работали бы и остальные девять мѣсяцевъ, хотя и не настолько, какъ въ курсъ. Самыя щедрыя затраты правительства на поддержаніе минеральныхъ водъ, теперь лишь временно гальванизирующія непрочное существованіе водъ и не достигающія цѣли только благодаря экономической неразвитости края, тогда сдѣлались бы плодотворными, а современемъ—не нужными.

Пятигорскій округъ при этомъ направленіи дороги снабжался бы дешевымъ деревомъ изъ лѣсовъ закубанскихъ притоковъ, гдѣ, по бездорожью и отдаленности, теперь лѣсъ гніетъ тысячами десятинъ, а плоскость пробавляется турлучными постройками, за невозможностью по дороговизнѣ пріобрѣтать строительный матеріалъ. А сколько теряетъ отъ этого сама желѣзная дорога; не будемъ исчислять перевозку лѣса,—сколько дорогѣ нужно каждогодно однѣхъ шпалъ? Словомъ, высочайше утвержденное направленіе желѣзной дороги дѣйствительно отвѣчало всѣмъ интересамъ края и было бы короче; но, къ несчастію, направленіе это было

отмѣнено впослѣдствіи и вотъ какъ: г. Ростовъ первый уяснилъ себѣ опасность проектированнаго направленія; чтобы отстранить какъ нибудь грозящую опасность, т. е. чтобы отвести дорогу отъ мѣста, гдѣ Кубань судоходна, г. Ростовъ, черезъ своихъ поставщиковъ хлѣба изъ Ставрополя—ставропольскихъ жителей, выдвинулъ претензію на проведеніе желѣзной дороги и чрезъ этотъ городъ (Ставрополь—губернскій городъ губерніи безъ уѣздныхъ городовъ, населенный по преимуществу отставными чиновниками коммиссаріата и интендантства). Претекстъ былъ найденъ, и возбужденное ходатайство оттуда имѣло результатомъ новыя изысканія; а болѣе ловкіе инженеры болѣе опытныхъ соискателей желѣзнодорожныхъ концессій уладили этотъ вопросъ, давъ дорогѣ нынѣшнее направленіе между станицами Кавказской и Казанской. На Кубани ея новое направленіе обозначилось двумя желѣзнодорожными станціями: Мирскаго и Гулькевича, и дорога была утверждена вторично. Но она не пошла и на Ставрополь, а отодвинулась только отъ мѣста, гдѣ Кубань судоходна, чѣмъ и устранена опасность для Ростова поворота кавказскихъ грузовъ къ Черному морю.

При новомъ направленіи дороги все было забыто, исключая интереса концессіонера. Для ловкихъ же людей въ перспективѣ появились пріятные образы въ видѣ возможности сооруженія восьмидесятиверстнаго шоссе ко всѣмъ группамъ водъ и соединенной съ этимъ возможности эксплоатаціи его, перевозки въ омнибусахъ на почтовыхъ лошадяхъ съ правительственной субсидіей.

Чтобы оправдать отклоненіе дороги отъ Пятигорска, сослались на важное значеніе Георгіевска, какъ мѣста артиллерійскихъ складовъ.

Желѣзная дорога прошла однако теперешнимъ ея направленіемъ, но, разумѣется, не на Георгіевскъ, а чрезъ незлобинскую станцію, въ четырехъ верстахъ отъ него. Въ нынѣшнюю компанію такая нелюбезность желѣзной дороги дала себя почувствовать почтенной цифрой расхода для военнаго вѣдомства, для котораго каждый снарядъ, посланный изъ Россіи въ Азіятскую Турцію, долженъ былъ разгружаться на незлобинской станціи, отсылаться гужемъ и раскупориваться въ Георгіевскѣ для того, чтобы, повторивъ старую процедуру, отправиться опять по чугункѣ на театръ войны! Отклоненіе же дороги отъ Пятигорска на Георгіевскъ только значительно удлиннило ее.

Что же касается пригодности новаго направленія дороги, то все пространство отъ Закубанья до Прохладной пролегаетъ теперь по степнымъ, пустыннымъ и безводнымъ мѣстностямъ; на нѣкоторые полустанки этой желѣзной дороги возятъ съ поѣздами воду. Правда, дорога выстроена на мѣстности, гдѣ почти нигдѣ не существуетъ насыпей, но за то вездѣ красуются саманныя постройки, какъ доказательство того, что не только можно выстраивать изъ такого матеріала двухъ-этажныя зданія, но даже сдать ихъ! Если желѣзныя дороги служатъ, съ одной стороны, сокращенію пространствъ и развитію края, то ростово-владикавказская дорога теперешнимъ ея направленіемъ роковымъ образомъ обрекла внѣ ея лежащія мѣстности на застой и запустѣніе. Всѣ прекрасныя земли майкопскаго округа, по Лабѣ, по Зеленчукамъ, по верховью Кубани, по верховьямъ Кумы остаются мало обработанными, потому что вывозъ продуктовъ труденъ и дорогъ. Когда проектировалось послѣднее направленіе, то инженеры увѣряли, что направленіе этой дороги на милліонъ восемсотъ тысячъ будетъ дешевле первой. Мы сомнѣваемся въ этомъ, и вотъ почему: 1) дорога удлиннилась; 2) дамбы около Ростова съ каждымъ годомъ возвышаются и уширяются; 3) всѣ саманныя постройки замѣняются кирпичными; 4) къ желѣзной дорогѣ присоединилась эксплоатація восьмидесятиверстнаго шоссе, а съ этимъ вмѣстѣ годичное содержаніе ста почтовыхъ троекъ лошадей, безъ всякаго удобства сообщенія, но съ громадными ежегодно затратами для казны. Все это, разумѣется, не могло входить въ разсчетную вѣдомость проектируемой тогда дороги.

Я привелъ всю эту историческую часть возникновенія нашей дороги для того, чтобы, въ виду пользы желѣзнодорожнаго дѣла, высказать нижеслѣдующія положенія:

Проектъ направленія желѣзныхъ дорогъ долженъ составляться и обсуждаться всесторонне правительственными надежными инженерами, особо для того состоящими при министерствѣ.

Никто изъ такихъ инженеровъ не долженъ поступать инспекторомъ отъ правительства на дорогу, которую онъ проектировалъ и дѣлалъ изысканія.

Прежде окончательнаго утвержденія концессіи такой дороги, правительственное направленіе ея должно быть опубликовано для того, чтобы о пользахъ направленія этой дороги могло бы высказать-

ся общественное мнѣніе, земства, города, что и должно принять въ соображеніе при окончательномъ ея трассированіи.

Партіи инженеровъ, присылаемыя концессіонерами, должны извѣщать общественныя учрежденія—думы, земства—о своемъ прибытіи и должны тщательно производить свои изысканія; меньше всего нужно останавливаться надъ временными затратами по искусственнымъ сооруженіямъ въ трудныхъ мѣстностяхъ, потому что желѣзная дорога, по крайней мѣрѣ въ такомъ краѣ, какъ Кавказъ, при удачномъ направленіи, логически вліяетъ на развитіе края, не тамъ, гдѣ и безъ того дороги отличны, а тамъ, гдѣ ихъ нѣтъ.

Выставляемыя инженерами концессіонеровъ техническія невозможности при проектированіи дорогъ должны быть тщательно и всесторонне провѣрены спеціалистами и печатью, а главное для удобствъ строителей не должны допускаться уклоненія въ направленіи. У насъ, напримѣръ, творецъ послѣдняго ея направленія оффиціально извѣщалъ, что отъ станціи „Минеральныя Воды" къ Пятигорску подойти невозможно, а теперь въ пятигорскую думу представленъ на обсужденіе проектъ Барона Штенгеля желѣзной дороги отъ той же станціи „Минеральныя Воды" до Пятигорска. Гдѣ же истина?

Переходя къ нуждамъ самыхъ минеральныхъ водъ, я позволяю себѣ сказать, что теперешнее направленіе желѣзной дороги роковымъ образомъ вліяетъ на ихъ благосостояніе. Воды всегда останутся въ сторонѣ отъ прямаго, ничѣмъ не замѣнимаго вліянія дороги, а край, предоставленный самъ себѣ, едва ли самъ разовьется и окрѣпнетъ и въ далекомъ будущемъ настолько, чтобы ссужать всѣмъ необходимымъ группы минеральныхъ водъ.

При теперешнемъ положеніи ихъ важно:

1. По крайней мѣрѣ проведеніе наикратчайшей желѣзной дороги отъ станціи „Минеральныя Воды" до Пятигорска.

2. Пониженіе, по крайней мѣрѣ, на 10 лѣтъ тарифа на провозъ лѣса, строительныхъ матеріаловъ, каменнаго угля; дорога не только не потеряетъ, но выиграетъ отъ этого. Съ проведеніемъ желѣзной дороги до Пятигорска, съ удешевленіемъ каменнаго угля въ Кабардѣ, создастся заводская производительность, которая безъ этихъ условій немыслима. Безъ поднятія края минеральныя воды останутся въ томъ же положеніи, какъ и были. На наружную сто-

рону ихъ можно затрачивать громадныя деньги, но каждодневныя потребности пріѣзжающихъ этимъ не удовлетворятся, а край останется не заселеннымъ.

Обращаясь къ теперешнимъ неудобствамъ пріѣзжающихъ больныхъ по желѣзной дорогѣ, я долженъ сказать, что больные всѣ жалуются на дурно содержимыя шоссе, на ихъ узкость, такъ что встрѣчающіеся два экипажа едва разъѣзжаются, на крутые повороты и чрезвычайно дурно устроенные лотки. Все это устранить чрезвычайно легко, шоссируя дорогу вплоть до боковыхъ канавъ, безъ расширенія мостовъ и трубъ, чего сейчасъ требуютъ инженеры. Въ городѣ, по новому городовому положенію, шоссе должно находиться подъ контролемъ общественнаго управленія, но инженеры и тутъ внѣ закона: когда городу нужно было обратиться съ жалобой на эксплоататоровъ дороги, то не знали кому жаловаться. Поэтому необходимо согласовать инженерный уставъ и соотвѣтственныя статьи 120 и 103 п. *а* городоваго положенія. Нужно пояснить, какъ должно понимать, напримѣръ, отчужденіе полотна цѣлыхъ улицъ, по которымъ проходитъ шоссе или желѣзная дорога, какъ поступать, если ширина улицъ не отвѣчаетъ ширинѣ полосы земли, отводимой подъ дорогу.

У насъ, напримѣръ, инженеры безъ церемоніи выстроили невозможные лотки, не отвѣчающіе пролетамъ улицъ, мостики не во всю ширину улицъ, какъ слѣдовало бы согласно нормальному строительному уставу. Все это превратилось, такимъ образомъ, въ поперечныя плотины, задерживающія стоки воды; вслѣдствіе этого —постоянныя судебныя разбирательства безъ послѣдствій для владѣтелей дороги.

Что касается до заявленій больныхъ, пріѣзжающихъ на воды, то желанія ихъ нижеслѣдующія:

1. Желаютъ, чтобы на пространствѣ между Ростовомъ и станціею „Минеральныя Воды" поѣздъ останавливался бы одинъ разъ продолжительно, по крайней мѣрѣ на три четверти часа.

2. Чтобы въ мѣстности этой былъ хорошій столъ.

3. Чтобы платформы на этой станціи и на станціи „Минеральныя Воды" были крытыя отъ непогоды.

4. Чтобы въ вагонахъ хорошо дезинфекцировались вагонные ватерклозеты, такъ какъ масса ѣдетъ сифилитиковъ, чтобы въ вагонахъ

перваго и втораго класса на боковыхъ подушкахъ были сафьянные чехлы или въ родѣ ихъ, такъ какъ многіе больные ѣдутъ на курсъ съ заразительными сыпями лица. Вообще желательно, чтобы медицинскій желѣзнодорожный персоналъ обратилъ на это свое особенное вниманіе.

Что касается до посѣтителей, то нынѣшній годъ ихъ было до четырехъ тысячъ, записанныхъ въ „Листкѣ для посѣтителей", на самомъ же дѣлѣ болѣе: прислуга, гувернантки, дѣти да и нелѣчащіеся не всегда вносятся въ списки пріѣзжающихъ. По мѣстностямъ распредѣленіе ихъ различно и при томъ годами, больше изъ восточной и южной Россіи и изъ Сибири, Москвы и Петербурга.

№ 80.

Записка о нуждахъ города Пятигорска и четырехъ группъ кавказскихъ минеральныхъ водъ горнаго инженера А. Конради.

Проведеніе ростово-владикавказской желѣзной дороги далеко не оправдало тѣхъ надеждъ, которыя возлагались на нее по отношенію къ развитію пользованія нашими кавказскими водами, и только благодаря чрезвычайно низкому курсу и огромному наплыву военныхъ послѣ войны 1877—1878 года, число посѣтителей водъ, въ сезонъ 1879 года, выросло до небывалой цифры 4,000 человѣкъ. Незначительность такого результата становится еще болѣе поразительною, если сравнить съ нимъ число посѣтителей, не говоря заграничныхъ, но даже нашихъ друскеникскихъ водъ, которыми, судя по газетнымъ извѣстіямъ, ежегодно пользуются до 10,000 человѣкъ. Поэтому невольно представляется вопросъ: въ чемъ лежитъ причина такихъ отношеній, повторяющихся изъ года въ годъ, на ряду съ общепризнанными достоинствами кавказскихъ минеральныхъ водъ, ихъ обиліемъ и идеальнымъ сочетаніемъ бальнеотерапевтическихъ свойствъ?

Для того чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, достаточно бѣглаго

взгляда на тѣ условія, въ которыхъ находятся кавказскія минеральныя воды по отношенію къ удобствамъ лѣченія и жизни въ сезонный періодъ. Если проведеніе ростово-владикавказской желѣзной дороги значительно сократило разстояніе водъ до населенныхъ пунктовъ Россіи и этимъ самымъ въ значительной степени устранило одну изъ важнѣйшихъ причинъ ихъ медленнаго развитія, то въ отношеніи удобствъ жизни и лѣченія дѣло мало подвинулось впередъ за послѣднее десятилѣтіе. Напротивъ, даже тѣ условія, которыя находятся въ прямой зависимости отъ отношеній, существующихъ между спросомъ и предложеніемъ, измѣнились къ худшему съ тѣхъ поръ, какъ желѣзная дорога дала возможность большему числу посѣтителей, т. е. потребителей, ежегодно являться въ страну, гдѣ число производителей осталось прежнее. Такимъ образомъ, не только непомѣрное вздорожаніе (до 6 руб. въ сутки за комнату), но даже совершенное отсутствіе свободныхъ квартиръ (въ Желѣзноводскѣ и Кисловодскѣ), а также дороговизна мѣстныхъ припасовъ въ этомъ году были слѣдствіемъ недостаточности средствъ для удовлетворенія самыхъ необходимыхъ потребностей того избытка спроса, который явился результатомъ увеличенія числа посѣтителей. И такъ, теперешній экономическій status quo самъ по себѣ точно опредѣляетъ то число посѣтителей, выше котораго наступаетъ во всѣхъ отношеніяхъ невыгодный перевѣсъ спроса надъ предложеніемъ.

При такихъ условіяхъ кавказскія минеральныя воды могутъ жаловаться на что угодно, но только не на недостатокъ сочувствія со стороны страждущей части нашего общества, многіе члены котораго, наперекоръ всѣмъ неудобствамъ и невыгодамъ, ѣдутъ лѣчиться на Кавказъ и рѣшаются жить на водахъ не только въ неотстроенныхъ домахъ, но даже на лѣстницахъ и чердакахъ, лишь бы имѣть возможность пользоваться водами. Такое положеніе дѣлъ не можетъ быть оставлено безъ вниманія, такъ какъ оно прямо ведетъ къ гибели блестящей репутаціи одного изъ драгоцѣннѣйшихъ достояній нашего отечества. Чтобы выяснить характеръ и положеніе тѣхъ сторонъ сложнаго цѣлаго, на которыя прежде всего должно быть обращено вниманіе правительства и общества, полезно установить ту точку зрѣнія на это цѣлое, которая позволитъ охватить взглядомъ возможно больше его сторонъ и такимъ

образомъ скорѣе привести къ разрѣшенію занимающаго насъ вопроса.

Разсматривая кавказскія минеральныя воды *какъ государственное имущество, предназначенное для наивыгоднѣйшаго удовлетворенія общихъ и спеціальныхъ потребностей возможно большаго числа больныхъ*, мы сразу подходимъ къ рѣшенію вопроса о тѣхъ мѣрахъ, коими возможно обезпечить дальнѣйшее развитіе этихъ водъ. Но, говоря о развитіи пользованія нашими водами, необходимо прежде всего рѣшить: до какихъ предѣловъ оно можетъ возрастать? Въ этомъ отношеніи работы, произведенныя при источникахъ въ послѣднія 5 лѣтъ, даютъ основаніе утверждать, что, при настоящихъ размѣрахъ купаленныхъ зданій, далеко не всѣ гидро-минеральные рессурсы 4-хъ группъ утилизируются. Такъ, въ Пятигорскѣ есть полная возможность имѣть 100 ваннъ вмѣсто теперешнихъ 50; въ Желѣзноводскѣ большая часть воды теплыхъ источниковъ пропадаетъ даромъ, за невозможностью ею воспользоваться при нынѣ существующихъ способахъ охлажденія ея и за недостаткомъ ваннъ; о Кисловодскѣ же и говорить нечего: огромный дебетъ Нарзана даетъ возможность учетверить число теперь имѣющихся бенюаровъ. Что касается до Эссентуковъ, то, по мнѣнію большинства знакомыхъ съ дѣломъ техниковъ, возможность увеличенія количества воды источника № 17, путемъ раціональной разработки его, весьма вѣроятна. При такихъ условіяхъ мы будемъ недалеки отъ истины, утверждая, что естественныхъ рессурсовъ 4-хъ группъ кавказскихъ минеральныхъ водъ достаточно для ежегоднаго пользованія 10,000 человѣкъ разнаго рода больныхъ, при чемъ цифра эта грѣшитъ скорѣе въ меньшую сторону, чѣмъ въ большую, такъ какъ увеличеніе количества воды, путемъ раціональной разработки источниковъ, болѣе чѣмъ вѣроятно. Кромѣ того, необходимо принять въ соображеніе, что въ 25 верстахъ отъ Пятигорска и въ 5 верстахъ отъ станціи „Минеральныя Воды" вытекаетъ, при самыхъ благопріятныхъ топографическихъ и санитарныхъ условіяхъ, превосходный сѣрно-щелочной кумогорскій источникъ, не имѣющій въ Европѣ соперниковъ по своей минерализаціи и цѣлебности. Источникъ этотъ даетъ въ сутки 30,000 ведръ воды, которая теперь пропадаетъ даромъ.

И такъ, *количество воды, даваемой минеральными источниками 4-хъ группъ кавказскихъ минеральныхъ водъ, значительно превышаетъ ея потребленіе и, само по себѣ, не можетъ составить препятствія къ увеличенію числа посѣтителей ихъ, по меньшей мѣрѣ, до 10,000 человѣкъ.*

Исходя изъ этого положенія, посмотримъ, какимъ образомъ возможно устранить другія причины, препятствующія развитію нашихъ водъ, и съ этою цѣлію попытаемся выяснить: 1) какіе изъ существующихъ условій, какъ вредныя для этого развитія, должны быть устранены, и 2) какія, наоборотъ, какъ полезныя, должны быть вызваны къ жизни актомъ правительственной воли и общественнаго сочувствія?

1. При разрѣшеніи перваго вопроса, на первомъ планѣ стоитъ уничтоженіе всего того, что мѣшаетъ *оздоровленію* 4-хъ группъ кавказскихъ минеральныхъ водъ. Въ этомъ отношеніи болѣе всего придется сдѣлать въ Желѣзноводскѣ и въ Эссентукахъ, гдѣ расположенныя по сосѣдству съ группами болота составляютъ источникъ заболѣваній не только спорадическихъ, но и эпидемическихъ. Поэтому *осушеніе болотъ* на этихъ группахъ составляетъ мѣру первостепенной важности. Гораздо болѣе трудной представляется ассенизація г. Пятигорска, тѣсно связанная съ вопросами второй категоріи—почему я скажу объ ней ниже. Въ Кисловодскѣ же въ этомъ отношеніи желательно урегулированіе русла р. Ольховки, отъ галлереи Нарзана до впаденія ея въ Подкумокъ, чѣмъ устранится нѣкоторая болотистость этой мѣстности.

Что касается до спеціальныхъ распоряженій и законодательныхъ постановленій относительно правилъ общественной гигіены, соблюденіе которыхъ особенно важно въ мѣстахъ лѣчебныхъ, то въ этомъ отношеніи успѣшность всякаго постановленія и распоряженія зависитъ въ значительной степени отъ тѣхъ средствъ, которыя предоставлены въ распоряженіе населеній для выполненія требованій администраціи. Такимъ образомъ, мы подходимъ къ разрѣшенію вопроса 2-го, обнимающаго собою область полезныхъ нововведеній, самымъ фактомъ существованія которыхъ устраняются многія изъ вредныхъ условій.

2. Изъ всѣхъ мѣръ, способныхъ, каждая порознь или въ совокупномъ дѣйствіи своемъ, упрочить развитіе за кавказскими минеральными водами, наиболѣе существенной является, безъ сомнѣнія,

раціональная разработка минеральныхъ источниковъ и не только фиксированіе, но и возможно большее увеличеніе ихъ дебета съ сохраненіемъ, конечно, минерализаціи и физическихъ свойствъ.

Если мѣра эта не имѣетъ въ данный моментъ значенія непосредственной необходимости, такъ какъ, кромѣ „№ 17-го" въ Эссентукахъ, да холодной минеральной воды въ Желѣзноводскѣ, во всѣхъ источникахъ имѣется избытокъ воды, то, не менѣе того, она важна, *какъ средство къ опредѣленію характера и размѣровъ дальнѣйшихъ мѣропріятій*, находящихся въ полной зависимости отъ предѣловъ тѣхъ возможностей, которыя опредѣляются количествомъ имѣющей быть въ распоряженіи минеральной воды. Въ самомъ дѣлѣ: безполезно было бы устраивать водоснабженіе гостинницы и проч. въ разсчетѣ на 1,000 потребителей, если воды въ минеральныхъ источникахъ хватитъ только на 100.

Опредѣливъ такимъ образомъ возможный максимумъ посѣтителей, необходимо позаботиться о томъ, чтобы пребываніе ихъ на водахъ и *лѣченіе обходилось возможно дешевле*, представляя въ тоже время больному всѣ необходимыя *средства*.

Такъ какъ дороговизна въ значительной степени обусловливается быстрымъ возрастаніемъ и быстрымъ паденіемъ спроса, прекращающагося на все время отъ октября до 1 мая, въ которое мѣстные жители не имѣютъ возможности сбывать свои труды и пускать въ обращеніе свой капиталъ (въ формѣ ли денегъ, товара, или квартиръ), то *необходимо пріискать средства къ урегулированію отношеній между спросомъ и предложеніемъ въ теченіи всего года*. Одною изъ самыхъ дѣйствительныхъ въ этомъ отношеніи мѣръ можетъ служить *увеличеніе постояннаго народонаселенія* и возрастающее вмѣстѣ съ нимъ напряженіе экономической дѣятельности.

Если въ другихъ городахъ увеличенію городскаго благоустройства всегда предшествуютъ развитіе и усиленіе ихъ экономической дѣятельности, увеличеніе народонаселенія и ростъ его богатства, то для кавказскихъ минеральныхъ водъ, въ силу ихъ исключительныхъ условій и спеціальнаго значенія, должны имѣть мѣсто обратныя отношенія: *благоустройство должно быть создано для привлеченія народонаселенія*.

Такъ какъ привлеченію народонаселенія способствуютъ не однѣ матеріальныя выгоды, но, въ особенности для болѣе развитой и

потому болѣе желательной части его, также извѣстная *возможность удовлетворенія духовныхъ потребностей*, то, наряду съ матеріальными льготами и преимуществами для колонизаторовъ и горожанъ, должны идти заботы *о предоставленіи населенію средствъ къ образованію дѣтей*.

Въ этомъ отношеніи значительную пользу мѣстному населенію оказало бы устройство въ Пятигорскѣ такого училища, которое, давая бѣдняку, тотчасъ по окончаніи курса, возможность частнаго заработка, открывало бы въ тоже время болѣе состоятельному двери высшаго учебнаго заведенія. Такимъ требованіямъ могло бы удовлетворить *училище водопроводныхъ техниковъ*, въ которыхъ сильно нуждается не только край, но вся Россія при устройствѣ городскихъ, желѣзнодорожныхъ и сельскохозяйственныхъ водоснабженій.

Переходя къ обсужденію тѣхъ мѣропріятій, которыя созданіемъ матеріальныхъ выгодъ могли бы способствовать привлеченію народонаселенія, нельзя не обратить вниманіе на тѣ средства, коими достигнуты были вполнѣ удовлетворительные результаты въ г. Тифлисѣ. Тамъ усиліями и средствами правительства былъ организованъ *дешовый и долгосрочный кредитъ подъ залогъ возводимыхъ построекъ* и, въ теченіи двухъ—трехъ десятковъ лѣтъ, возникла та значительная часть города, которая носитъ названіе „Колоніи" или „Куки". Эта или подобная ей мѣра тѣмъ съ большимъ основаніемъ можетъ быть принята для 4-хъ группъ кавказскихъ минеральныхъ водъ, что правительство, давая ссуды, можетъ сохранить за собою право регламентаціи своихъ должниковъ по отношенію къ способамъ постройки и распредѣленію помѣщеній, примѣнительно къ спеціальнымъ потребностямъ больныхъ, для которыхъ предназначаются эти помѣщенія. Кромѣ того, этимъ путемъ возможно было бы также достигнуть нѣкоторой сортировки домовладѣльцевъ и колонистовъ, что составляетъ далеко не маловажное въ нравственномъ отношеніи обстоятельство.

Но среди всѣхъ улучшеній существующей обстановки, безъ сомнѣнія первое мѣсто по времени выполненія и по настоятельности занимаетъ *снабженіе группъ прѣсною водою*, такъ какъ безъ этого самыя благодѣтельныя мѣропріятія могутъ оказаться совершенно безуспѣшными.

Въ самомъ дѣлѣ, съ какой бы стороны мы ни стали разбирать

вопросы благоустройства четырехъ группъ, мы непремѣнно наталкиваемся на потребность въ прѣсной холодной водѣ. Такъ, въ Эссентукахъ и въ Пятигорскѣ вода нужна для *гидравлическаго подпора* теряющихся теперь источниковъ, которые могутъ современемъ окончательно погибнуть, если теперь же не принять энергическихъ мѣръ. Особенно важно это для Эссентуковъ, гдѣ драгоцѣннѣйшій „номеръ 17-й" изъ года въ годъ становится все менѣе обильнымъ. Затѣмъ въ Пятигорскѣ и особенно въ Желѣзноводскѣ, при нынѣ существующемъ способѣ охлажденія горячей минеральной воды, оно совершается во вредъ ея цѣлебнымъ свойствамъ, ибо желѣзныя и сѣрныя воды разлагаются въ соприкосновеніи съ воздухомъ и теряютъ наиболѣе дѣятельныя составныя части свои—желѣзо и сѣру. Чтобы избѣгнуть этого вреда, необходимо *измѣнить систему охлажденія*, а для этого опять таки *нужна холодная прѣсная вода*. Въ Кисловодскѣ прѣсная вода нужна для цѣлей обратныхъ: тамъ слишкомъ холодная натуральная вода Нарзана должна быть передъ употребленіемъ подогрѣваема, что совершается теперь крайне несовершеннымъ способомъ, при которомъ вода теряетъ значительную часть своихъ цѣлебныхъ свойствъ, благодаря полной утратѣ углекислоты, сообщающей водѣ Нарзана ея знаменитыя качества. Замѣна нынѣ существующаго способа подогрѣванія болѣе совершеннымъ и раціональнымъ не можетъ быть безъ провода *прѣсной воды, годной для питанія паровыхъ котловъ*, составляющихъ необходимую принадлежность всякаго изъ способовъ пароваго нагрѣванія, единственно цѣлесообразнаго для Кисловодска. Кромѣ того, уже болѣе 50 лѣтъ идетъ рѣчь объ устройствѣ тамъ же холодныхъ душей, какъ прекраснаго лѣчебнаго средства, а это устройство требуетъ также провода прѣсной воды.

Разсматривая водоснабженіе 4-хъ группъ съ точки зрѣнія *санитарныхъ потребностей* этихъ послѣднихъ, мы видимъ, что и въ этомъ отношеніи *надобность въ прѣсной водѣ представляется въ крайней степени настоятельной*. Такъ въ Пятигорскѣ значительная часть самаго производительнаго населенія живетъ у берега Подкумка въ болотистой низменности и круглый годъ страдаетъ лихорадками, оспой, корью, скарлатиной и другими заразительными болѣзнями. По наблюденіямъ городскихъ врачей, всѣ эпидеміи получаютъ начало именно въ этой части города, и поэтому

издавна были принимаемы различныя мѣры для выселенія обитателей ея въ мѣстности болѣе возвышенныя и потому болѣе здоровыя. Но всѣ мѣры эти оказались безуспѣшными, потому что болѣе здоровыя мѣста находятся далеко отъ воды, что составляетъ въ жизни бѣднаго класса слишкомъ важное неудобство. Чтобы показать, до какой степени тяжело ложится, даже на болѣе состоятельныхъ жителей, отсутствіе въ Пятигорскѣ и Желѣзноводскѣ сколько нибудь сносной прѣсной воды, я скажу, что лѣтомъ многіе посылаютъ изъ Пятигорска по воду за 5 верстъ, въ Желѣзноводскѣ же для того, чтобы получить воду хоть для самовара, необходимо идти за версту къ скудному источнику хорошей воды, у котораго рано утромъ и передъ закатомъ солнца можно зачастую застать до 20 кандидатовъ на воду; для другихъ цѣлей вода этого источника составляетъ роскошь, и всѣ довольствуются грязными помоями, которыя черпаютъ изъ находящагося ниже Желѣзноводска резервуара.

Всѣ 4 группы кавказскихъ минеральныхъ водъ находятся въ чрезвычайно благопріятныхъ естественныхъ условіяхъ, дающихъ возможность всюду получать, на желаемой высотѣ, болѣе чѣмъ необходимое количество превосходной воды безъ помощи насосовъ, проведя ее трубами: въ Пятигорскѣ за 7 верстъ, въ Желѣзноводскѣ—за 2, въ Эссентукахъ—за 2½ и въ Кисловодскѣ—за 400 сажень. Съ проводомъ воды получится возможность всюду *устроить правильную канализацію или хотя водостоки*, а это всегда отзывается благопріятно на оздоровленіи городовъ. Конечно, пользованіе водою должно быть предоставлено безвозмездное всякому, кто ни пожелаетъ имѣть воду у себя въ комнатѣ, иначе водоснабженіе не достигнетъ главной своей цѣли.

Резюмируя все вышесказанное, можно установить относительно нуждъ г. Пятигорска и прочихъ группъ кавказскихъ минеральныхъ водъ слѣдующія положенія въ порядкѣ ихъ настоятельности и неотложности.

I. Оздоровленіе 4-хъ группъ: а) путемъ осушенія болотъ и б) проводомъ прѣсной воды.

II. Окончательная разработка источниковъ до возможнаго максимума ихъ дебета и постройка, опредѣляемаго величиною этого дебета, достаточнаго числа бальнеологическихъ сооруженій, каковы: ванны, души, бооветы, галлереи и т. д.

III. Увеличеніе народонаселенія группы путемъ созданія привлекательныхъ условій, каковы: дешевый кредитъ, школы, водопроводы, водостоки, шоссированіе улицъ и нѣкоторыя мелкія удобства.

№ 81.

Отъ георгіевскихъ товароотправителей и получателей.

Мы, нижеподписавшіеся, покорнѣйше просимъ не оставить безъ вниманія нашей просьбы.

1. У насъ большое неудобство на станціи Незлобной въ отношеніи пріемки и склада на платформу хлѣба; управленіе дороги намъ не даетъ достаточнаго количества брезентовъ для укрышки товаровъ, сложенныхъ на платформѣ и сданныхъ къ погрузкѣ; мы большею частію покрываемъ свои товары своими собственными брезентами, а у кого нѣтъ, то товаръ остается безъ покрышки, чрезъ что подвергается подмочкѣ и гнилости отъ долгой непогрузки, такъ какъ у насъ въ вагонахъ большое затрудненіе, и у насъ на платформѣ сейчасъ лежитъ хлѣба неотправленнаго болѣе какъ на двѣсти вагоновъ, такъ что она вся занята и складывать товара негдѣ. Необходимо увеличить платформу и огородить заборомъ, а то наши товары подвергаются расхищенію свиньями, которыя всегда находятъ на платформу стадами, и никто изъ сторожей желѣзной дороги ихъ не отгоняетъ.

2. Необходимо поставить вагонные вѣсы на станціи Незлобной для взвѣшиванія нагруженныхъ хлѣбомъ вагоновъ вслѣдствіе встрѣчающихся недоразумѣній недогруза и перегруза.

3. Находящаяся внизу товарная платформа въ весеннее время заливается водою, и мы остаемся безъ платформы, а у насъ очень часто лежитъ на платформѣ непогруженнаго хлѣба до двухсотъ и болѣе вагоновъ; хотя и есть платформа на верху, на которой при крайности можно помѣстить хлѣба только двадцать вагоновъ, но намъ на той платформѣ хлѣба складывать не дозволяютъ, заявляя, что эта платформа устроена собственно для выгрузки товара. Поэтому просимъ нижнюю платформу перенести на верхъ

и увеличить оную для помѣщенія, по крайней мѣрѣ, трехсотъ вагоновъ хлѣба и огородить оную заборомъ, поставить ворота для ввоза товаровъ, завѣсить бока брезентами отъ внезапнаго дождя и вьюги; для склада же казеннаго груза необходимо построить отдѣльную платформу, такъ какъ случается, что когда бываетъ сильный ввозъ казеннаго груза, намъ нѣтъ мѣста для складыванія товаровъ.

4. Хотя станція Незлобная считается въ разрядѣ III-классныхъ, но она даетъ доходъ дорогѣ болѣе какой-либо другой второклассной станціи: она имѣетъ въ годъ отправки одного хлѣба до трехъ тысячъ вагоновъ, да казеннаго груза около 1,000 вагоновъ, кромѣ этого имѣетъ въ году три ярмарки, которыя дѣлаютъ оборотъ до полутора милліона рублей серебромъ.

5. Мы очень часто терпимъ большіе убытки въ отношеніи поздней отправки груза со станціи, для чего просимъ назначить срокъ управленію дороги на отправку ввезеннаго нами хлѣба, такъ какъ управленіе дороги съ насъ взыскиваетъ за просрочку въ полученіи нами товара, само же ни за что не отвѣчаетъ.

6. Просимъ разрѣшить намъ погрузку хлѣба своими средствами, такъ какъ на станціи Незлобной очень часто случается, что для нагрузки хлѣба не бываетъ рабочихъ, и мы должны ожидать, пока найдутъ рабочихъ по 60 или 70 коп. съ вагона, рабочіе же за эту цѣну работать не хотятъ, а просятъ рубль съ вагона, станція этой суммы не даетъ, и мы должны оставаться безъ рабочихъ; иногда есть рабочіе—вагоновъ нѣтъ. Если нельзя разрѣшить нагрузку, то разрѣшить выгрузку намъ производить своими средствами, потому собственно, что на станціи Ростовъ выгрузка рабочими общества производится весьма небрежно, мѣшки рвутся, хлѣбъ разсыпается въ большомъ количествѣ, и виновныхъ нѣтъ никого, въ случаѣ какой-либо претензіи, заявленной на розсыпь, получаемъ въ отвѣтъ: „мы не виноваты, когда у васъ мѣшки прѣлые“,—и такъ вся вина падаетъ на насъ же самихъ.

7. При полученіи товара прямаго сообщенія, разсчетные листы тотчасъ же агентами дороги не выдаются, что затрудняетъ насъ провѣрять своихъ прикащиковъ на дѣйствительную уплату за провозъ товаровъ, а также и переборовъ, пропустя же срокъ подачи претензіи, управленіе дороги отказываетъ, указывая на § 264 пра-

вилъ перевозки, тогда какъ получатель груза вовсе не виноватъ, а виноваты агенты дороги, почему просимъ приказать управленію дороги, чтобы безотлагательно, при получкѣ прямаго сообщенія грузовъ, выдавались разсчетные листы, а не откладывались бы въ дальній ящикъ.

8. Просимъ постановить за правило управленію дороги быть отвѣтственнымъ передъ отправителями и получателями грузовъ, за пропавшій или недостающій грузъ платить полную стоимость пропавшаго, но никакъ не по пяти рублей за пудъ, почему управленіе дороги ко всѣмъ пропажамъ относится хладнокровно, вознагражденіе производитъ согласно правилъ перевозки (§ 262, буква б) и никакъ не болѣе, и то оно плату производитъ, вмѣсто 2-хъ мѣсяцевъ, черезъ 12 мѣсяцевъ.

Подписали 12 грузоотправителей и получателей г. Георгіевска.

№ 82.

Управляющаго транспортной конторой владикавказскаго купца Андрея Егикова, душетскаго 2-й гильдіи купеческаго сына Богдана Іосифовича Казарова.

Занимаясь спеціально пріемкой и отправкой грузовъ на станціи „Владикавказъ", отправляемыхъ конторами братьевъ Тутуновыхъ, честь имѣю заявить подкоммиссіи о неудобствахъ и несправедливостяхъ, встрѣчаемыхъ мною на товарной станціи „Владикавказъ", нижеслѣдующее.

I. Относительно отправки.

а) По складѣ товара въ пакгаузахъ не имѣется ни спеціальныхъ, ни случайныхъ станціонныхъ рабочихъ, которые бы, по свѣсѣ груза, принимали бы отъ отправителей. Рабочіе отправителей складываютъ, перевѣшиваютъ и опять перекладываютъ; иногда привезшему съ утра грузъ приходится дожидаться очереди перевѣски до вечера, и рабочіе его должны ожидать и смотрѣть безъ дѣла. Слѣдовало бы обязать желѣзную дорогу имѣть своихъ постоянныхъ рабочихъ, ибо она беретъ за нагрузку плату.

б) При большихъ отправкахъ въ конторѣ не усиливается составъ конторщиковъ, почему квитанціи выдаются на второй или третій день, смотря по управкѣ, и до тѣхъ поръ товаръ не нагружается.

II. По части пріемки.

а) За всѣ грузы (безъ исключенія), выгруженныя какъ въ пакгаузахъ, такъ и на открытыхъ платформахъ, за храненіе взыскивается какъ за храненіе въ пакгаузахъ.

б) Не смотря на прозрачныя слова, выраженныя въ спеціальномъ тарифѣ на перевозку по дорогамъ II группы за 1879 годъ: спеціальная плата „за всѣ товары *безъ исключенія*", за громоздкій товаръ ростово-владикавказская желѣзная дорога взыскиваетъ въ полтора раза.

в) При выдачѣ денегъ, слѣдуемыхъ по актамъ за недостачу товара, требуютъ разсчетныхъ листовъ, которые иногда или вовсе не получаются или хотя получаются, не всегда сохраняются; въ послѣднихъ случаяхъ требуютъ подписку, засвидѣтельствованную нотаріальнымъ порядкомъ. Если вознагражденіе въ малой суммѣ, отправители предпочитаютъ отказаться отъ вознагражденія, ибо самое вознагражденіе не окупитъ расходовъ на засвидѣтельствованіе и тѣхъ потерь времени и денегъ, которыя нужно употребить на истребованіе вознагражденія. Спрашивается: къ чему разсчетный листъ? Вѣдь разсчетный листъ тутъ не причемъ и не можетъ служить никакимъ фактомъ о недостачѣ противъ желѣзной дороги.

г) Получателямъ, въ случаѣ если съ нихъ взыскали сверхъ слѣдуемой платы, предоставлено право истребовать переборъ, по незнанію способа для того, какъ истребовать, они оставляютъ безъ вниманія, что производитъ на нихъ непріятное впечатлѣніе, и подобныхъ случаевъ множество. Справедливо было бы исхлопотать, отъ кого это будетъ зависѣть, поставить въ конторѣ на содержаніи города присяжнаго таксировщика, защищающаго интересъ получателей, которому предоставлялось бы право провѣрять документы наравнѣ съ кассиромъ желѣзной дороги, и тогда всѣ претендатели къ желѣзной дорогѣ могли бы обращаться къ нему.

д) При большихъ выдачахъ, какъ во время нижегородской ярмарки, не усиливается составъ конторщиковъ, почему, если очередь

разсчитаться съ кассиромъ приходится черезъ 20 человѣкъ, получатель, долго ожидая разсчета, не успѣваетъ получить со станцій товаръ и по необходимости долженъ платить копѣйки за храненіе.

е) Что такое ворота на станціи? Для какой цѣли они устроены? Ворота—это тормазъ для успѣшнаго вывоза товара, приносящій дорогѣ деньги за храненіе. Спрашивается: какой контроль можетъ быть въ воротахъ? Вѣдь за воротами болѣе контроля нѣтъ, и если кому удалось захватить чужое мѣсто, стоющее 300 руб., развѣ ему жалко будетъ отдать привратнику 5 или 10 руб. или же, наконецъ, хотя 25 руб., и неужели привратникъ, служащій за 30 руб. въ мѣсяцъ, не пропуститъ? Вѣдь онъ знаетъ, что далѣе контроля нѣтъ. А если поймаютъ, то развѣ въ пропускѣ пишутъ, какой товаръ пропустить? Развѣ онъ не скажетъ, что пропущено по имѣющемуся у него на предъявителя чужому пропуску? Ловите тогда! Это еще ничего, вотъ еще важнѣе: пока въ одномъ дворѣ нагрузныя и выгрузныя платформы существуютъ, вѣрный контроль въ воротахъ немыслимъ. Согласитесь, что кто получилъ выпускъ изъ воротъ, тотъ можетъ свой товаръ отправить въ Ростовъ, а по выпуску вывезти чужой товаръ. Кто тутъ виноватъ? Разумѣется, никто кромѣ мошенника. Справедливо было бы упразднить ворота для облегченія получателей и успѣшности вывоза и вмѣсто того усилить личный надзоръ при самой пріемкѣ груза.

№ 83.

Отъ инженеръ-статскаго совѣтника М. А. Данилова, которому высочайше разрѣшено производство изысканій ирригаціонно-судоходныхъ каналовъ между морями Каспійскимъ, Азовскимъ и Чернымъ.

22 марта настоящаго года я имѣлъ счастіе быть представленнымъ Государю Императору и объяснять ему предположенія мои о возможности устройства судоходныхъ и оросительныхъ каналовъ между морями Чернымъ и Каспійскимъ, соединяющихъ вмѣстѣ съ тѣмъ Волгу съ Дономъ. Его Императорское Величество изволилъ выразить мнѣ по этому поводу свое удовольствіе, и 5 іюля я получилъ высочайшее разрѣшеніе на производство изысканій.

Сѣверная часть Кавказа орошается по преимуществу двумя артеріями водъ—Терека и Кубани, протекающихъ въ низкихъ берегахъ по ровной мѣстности. Необыкновенное обиліе воды лѣтомъ, при таяніи горныхъ снѣговъ, значительно поднимаетъ уровень обѣихъ артерій. Рѣки выступаютъ изъ береговъ и, разливаясь по ровнымъ окрестностямъ на большое протяженіе, образуютъ широко раскинутые резервуары стоячей воды или болота, въ которыхъ гніютъ всевозможныя растенія и даже цѣлые лѣса. Среди этихъ растеній повсемѣстно распространенъ камышъ, который, подвергаясь гніенію, порождаетъ міазмы, служащіе гибелью всего сѣвернаго Кавказа. Отъ нихъ происходятъ лихорадка и другія болѣзни. Такимъ образомъ, обиліе воды по направленію этихъ артерій служитъ разсадникомъ болѣзней до такой степени, что переселеніе туда рабочаго люда дѣлается совершенно невозможнымъ, и плодородная почва остается невоздѣланною. Съ другой стороны, мѣстности, удаленныя отъ этихъ артерій, хотя и обладаютъ здоровымъ климатомъ и хорошею почвою, но, лишенныя воды, представляютъ собою пустыню и тоже заселены быть не могутъ. Въ общемъ, одна часть сѣвернаго Кавказа переполнена излишкомъ воды, другая часть совершенно безводна. Въ обоихъ случаяхъ результатъ—полное запустѣніе.

Остановившись на такой аномаліи, я задался мыслью урегулировать теченія, согласуясь съ выраженіемъ надписи Семирамиды, найденной Александромъ Македонскимъ на границахъ Скиѳіи: „Я заставляла рѣки течь тамъ, гдѣ я желала; я желала, чтобы онѣ протекали тамъ, гдѣ это было полезно“.

Я предлагаю направить излишекъ водъ Терека и Кубани въ мѣста безводныя посредствомъ каналовъ, которые вмѣстѣ съ тѣмъ будутъ служить новыми путями сообщеній.

Насколько возможно осуществленіе этихъ предположеній, даетъ намъ право судить то количество воды, которое будетъ въ нашемъ распоряженіи при началѣ канала. Я предполагаю назначить исходною точкою канала пунктъ на Терекѣ, вблизи Моздока, ниже того мѣста, гдѣ онъ принимаетъ въ себя Малку. Изслѣдованія, произведенныя правительствомъ и отчасти провѣренныя мною, показываютъ, что Терекъ тамъ даетъ воды minimum, т. е. въ зимнее время, 27 кубическихъ сажень въ секунду. Оставивъ ему 12 ку-

бическихъ сажень продолжать свой путь къ Кизляру и далѣе въ Каспійское море, мы смѣло можемъ позволить себѣ дать пятнадцати кубамъ другое назначеніе, какъ это сдѣлано въ Индіи на рѣкѣ Гангѣ, гдѣ изъ 23 кубовъ отдѣлено 15 на каналъ, и направить ихъ туда, куда они понесутъ съ собою не лихорадку, не разореніе, а новую жизнь, плодородіе почвы, возрожденіе торговли и промышленности. Мы можемъ и должны раздѣлить Терекъ на двѣ рѣки, заставивъ его по новому пути нести нагруженныя суда и орошать безплодныя мѣстности, а по старому—прекратить питаніе лихорадокъ.

Представляетъ ли однако эта мѣстность достаточно удобствъ для проведенія новой рѣки? Способна ли она принять ту воду, которую удѣлитъ ей Терекъ, и доставить ее къ тѣмъ далекимъ цѣлямъ, для которыхъ мы ее предназначаемъ? Обратимся къ даннымъ: горизонтъ воды устья Малки, близъ города Моздока, лежитъ на высотѣ 530 футовъ надъ поверхностью моря. Отправляясь отсюда къ водораздѣльной точкѣ Маныча, расположеннаго на высотѣ 81 фута, мы имѣемъ передъ собою уклонъ и такимъ образомъ свободно можемъ довести воду до Маныча на протяженіи около 350 верстъ. Если бы мы ограничились только этимъ актомъ, то получили бы приращеніе воды въ обоихъ Манычахъ до 6 кубовъ въ секунду, оставляя по дорогѣ остальные 9 кубовъ для орошенія. Но Манычъ, указывая естественное направленіе уклоновъ къ Дону и Каспійскому морю, не даетъ намъ всѣхъ удобствъ, нужныхъ для судоходства. Намъ необходимо ложе, научно построенное, которое не дастъ безполезно растеряться издалека проведенной водѣ. А потому, придерживаясь лишь въ общихъ чертахъ направленій Маныча, необходимо устроить каналъ, который, съ одной стороны, поведетъ воду въ Волгу и войдетъ въ нее близъ Астрахани, съ другой стороны—въ Донъ, соединясь съ нимъ выше Ростова. Этимъ каналомъ будетъ достигнута главная наша цѣль: Волга и Донъ будутъ соединены. Завѣтная мечта Петра Великаго будетъ осуществлена.

Но, осуществляя идею Петра, мы можемъ пойти далѣе. Уклонъ мѣстности и запасъ воды дозволяютъ намъ отдѣлить отъ канала, идущаго къ Астрахани, вѣтвь длиною около 90 верстъ къ Серебряковской пристани. Эта вѣтвь дастъ возможность судамъ, пла-

вающимъ въ Каспійскомъ морѣ, проходить съ грузомъ прямо къ Астрахани, минуя мелководныя гирла Волги, а также пароходамъ, нагруженнымъ въ Нижнемъ-Новгородѣ произведеніями московскихъ и ивановскихъ фабрикъ, везти свои грузы въ Баку и Персію, а въ случаѣ надобности и войска въ закаспійскій край безъ перегрузки.

Теперь обратимся къ другой рѣкѣ сѣвернаго Кавказа, Кубани, производящей своимъ неправильнымъ теченіемъ, точно также какъ и Терекъ, разливы, образующіе громадныя скопленія стоячей воды—гнѣздо всевозможныхъ болѣзней. Кубань близъ станціи желѣзной дороги „Армавиръ", у станицы Прочный-Окопъ, по имѣющимся правительственнымъ изслѣдованіямъ, даетъ воды minimum 11 кубическихъ сажень въ секунду. Между тѣмъ какъ для судоходства въ правильно устроенномъ каналѣ съ избыткомъ достаточно одного куба въ секунду, Кубань же съ своими одиннадцатью кубами не судоходна. Отнимемъ отъ нея восемь кубовъ и направимъ семь изъ нихъ къ донскому рукаву манычскаго канала. Они усилятъ воды Терека, идущія вдоль Маныча, принесутъ съ собою благодѣяніе въ новыя мѣста и нѣсколько освободятъ кубанскую равнину отъ лихорадокъ. Оставшійся кубъ поведемъ по правильному каналу вдоль Кубани до впаденія въ нее рѣки Лабы, т. е. до того пункта, гдѣ Кубань дѣлается уже судоходною. Такимъ образомъ мы создадимъ для Кубани новое русло, въ которомъ одинъ кубъ воды въ секунду будетъ достаточенъ для судоходства во всякое время.

Вся вышеприведенная операція съ Кубанью приведетъ насъ къ слѣдующимъ результатамъ: нагруженное въ одномъ изъ портовъ Чернаго моря судно войдетъ въ Кубань, пройдетъ рѣкою до устья Лабы, здѣсь войдетъ въ каналъ, направится по немъ до станицы Григориполуской, оттуда другимъ каналомъ можетъ дойти до канала манычскаго и затѣмъ, по произволу, можетъ направиться: въ Ростовъ, на Волгу къ Астрахани, или на Серебряковскую пристань Каспійскаго моря. Кубань, хотя и потеряетъ восемь кубовъ воды, но сдѣлается вполнѣ судоходною рѣкой.

Вотъ результаты перемѣщенія водъ, нераціонально распредѣленныхъ природою. Такое перемѣщеніе вполнѣ возможно, что доказано на опытѣ въ Индіи англичанами, которые, при совершенно подобныхъ обстоятельствахъ, имѣя въ своемъ распоряженіи рѣки, питающіяся изъ Гималайскаго хребта, устроиваютъ тамъ новые и

возобновляютъ древніе питательные, судоходные и оросительные каналы. Итальянцы строятъ у себя такіе же каналы, пользуясь точно также водами, вытекающими изъ Альпъ.

Позволяю себѣ сдѣлать общій взглядъ на ту пользу, которую слѣдуетъ ожидать отъ предлагаемаго мною проекта перемѣщенія водъ и устройства каналовъ. Независимо отъ созданія новыхъ путей сообщенія, которые повлекутъ за собою цѣлую массу улучшеній въ торговыхъ оборотахъ, мы остановимся на представляющейся возможности заселенія всего сѣвернаго Кавказа. Я говорилъ уже о препятствіяхъ, не дозволяющихъ людямъ селиться въ мѣстностяхъ, въ высшей степени плодородныхъ. Лихорадки ихъ убиваютъ. Даже временные рабочіе изъ центральныхъ губерній не заходятъ туда въ теченіи лѣта, не смотря на высокую заработную плату. Извѣстны примѣры съ ростово-владикавказскою желѣзною дорогою, припужденною въ ущербъ себѣ откладывать спѣшныя большія работы на зимніе мѣсяцы, потому что лѣтомъ никто изъ рабочихъ не является, а тѣ, которые приходятъ, вскорѣ заболѣваютъ и дѣлаются неспособными ни къ какому дѣлу. Лихорадки эти исключительно порождаются стоячею водою, образуемой по большей части рѣками при весеннемъ ихъ разливѣ. Стоячая вода образуется, кромѣ того, вслѣдствіе запрудъ, устраиваемыхъ во время высокой воды мѣстными жителями. Запруды эти имѣютъ назначеніе для приведенія въ движеніе мельницъ и частію для скота и устраиваются на мелкихъ рѣкахъ, какъ Ея, Челбасъ, Тихонка и друг. Рѣка, такимъ образомъ запруженная, превращается какъ бы въ рядъ озеръ стоячей воды, которая расходуется постепенно мельницами, при чемъ запруды мало-по-малу понижаются. Вода въ озерахъ начинаетъ портиться и, наконецъ, дѣлается совершенно не годною къ употребленію въ пищу, цвѣтетъ, заростаетъ камышемъ и заражаетъ скотъ и людей. До какой степени вода въ этомъ случаѣ дѣлается негодною, свидѣтельствуютъ расходы, производимые желѣзною дорогою на очищеніе ея для питанія паровозовъ, но и очищенная она для пищи все-таки остается негодною. Есть примѣры, гдѣ для питья воду привозятъ къ станціямъ и сторожевымъ домамъ по линіи на весьма значительное разстояніе.

Уничтоженіе стоячей воды будетъ и уничтоженіемъ лихорадокъ. Ростово-владикавказская желѣзная дорога, съ своей стороны,

тоже отчасти послужила къ образованію небольшихъ но многочисленныхъ резервуаровъ стоячей воды. При постройкѣ насыпей полотна дороги были выбираемы по бокамъ резервы. Попадающая въ нихъ вода уже не можетъ оттуда выйти и дѣлается заразою для окружающей мѣстности.

Но одними каналами, какъ бы велики они ни были, все-таки будетъ невозможно избавиться отъ стоячей воды и лихорадокъ. Весенній и лѣтній приливы горной воды слишкомъ для того громадны. А потому, чтобы не дать остающейся водѣ средствъ для производства міазмовъ, нужно ежегодно вырубать весь камышъ, составляющій самый удобный для гніенія матеріалъ. Но чтобы вырубать такія пространства камыша, нужно много рабочей силы, а ея на мѣстѣ нѣтъ. Вотъ тутъ намъ и пригодятся тѣ силы, которыя поселятся по линіи проектируемыхъ мною каналовъ на высокихъ, здоровыхъ, но доселѣ безводныхъ мѣстахъ вблизи мѣстъ лихорадочныхъ.

Въ настоящее время всѣ земли сѣвернаго Кавказа принадлежатъ отчасти казакамъ, поселеннымъ на нихъ правительствомъ, отчасти разнымъ заслуженнымъ лицамъ, которымъ онѣ казною были пожалованы. Свободныхъ для поселенія земель нѣтъ, существующее же населеніе весьма незначительно; для того, чтобы привлечь туда новыхъ переселенцевъ, необходимо пріискать средства, чтобы пришлый людъ не оставался въ зависимости отъ теперешнихъ землевладѣльцевъ, а могъ бы пріобрѣтать себѣ землю въ полную собственность.

Вотъ задача, которую можетъ разрѣшить лишь само правительство.

Инженеръ-статскій совѣтникъ М. Даниловъ.

Станція Коби военно-грузинской дороги.

IX. ПО ПОТИ-ТИФЛИССКОЙ ЖЕЛѢЗН. ДОРОГѢ.

№ 84.

Тифлисскаго городскаго головы.

Согласно отношенію юго-восточной подкоммиссіи, отъ 26 сентября 1879 года за № 802, я опубликовалъ во всѣхъ мѣстныхъ газетахъ приглашеніе къ лицамъ, заинтересованнымъ состояніемъ поти-тифлисской желѣзной дороги, доставить мнѣ свѣдѣнія объ означенной дорогѣ. На приглашеніе мое доставлены слѣдующія заявленія отъ тифлисской купеческой управы:

1. За каждое недостающее и растраченное мѣсто управленіе желѣзной дороги предлагаетъ грузоотправителямъ по 5 руб. съ пуда. По крайней недостаточности такого вознагражденія, купецъ, въ доказательство дѣйствительной стоимости пропавшихъ товаровъ, представляетъ счета, фактуры, коммерческія книги и др. факты, но управленіе желѣзной дороги не принимаетъ въ соображеніе никакихъ доказательствъ, ссылаясь на свой уставъ, который и примѣняетъ ко всѣмъ безъ исключенія случаямъ. Такъ, напримѣръ, ночью былъ отцѣпленъ цѣлый вагонъ съ товарами отъ поѣзда, а товары расхищены. По розыску часть товаровъ найдена, кажется, у лицъ, состоящихъ на службѣ подъ вѣдомствомъ управленія желѣзной дороги. Товаръ этотъ состоялъ изъ шелка, дорогихъ ковровъ и другихъ цѣнныхъ предметовъ. Но управленіе желѣзной дороги и въ этомъ случаѣ не сочло обязаннымъ заплатить болѣе 5 руб. за пудъ (по дѣлу Эксельбирта).

2. Во избѣжаніе указаннаго выше злоупотребленія со стороны

управленія желѣзной дороги, купцы желали бы застраховать свои товары, но самое страхованіе поставлено въ зависимость отъ исполненія такихъ немыслимыхъ требованій, что равносильно отказу. Грузоотправители большею частью состоятъ изъ агентовъ разныхъ обществъ и лицъ, ведущихъ обширную заграничную торговлю. Поэтому каждый разъ, когда они отправляютъ грузъ, то онъ состоитъ изъ 100 до 400 мѣстъ. Для застрахованія этихъ товаровъ управленіе желѣзной дороги требуетъ, чтобы всѣ эти мѣста были вскрыты для опредѣленія цѣны товарамъ. Не говоря о томъ, что управленіе желѣзной дороги не всегда можетъ быть компетентнымъ въ оцѣнкѣ товаровъ, самое вскрытіе мѣстъ, затѣмъ новая укупорка ихъ на станціи, гдѣ даже не имѣется для этого ни удобнаго мѣста, ни необходимыхъ снарядовъ и рабочихъ, требуетъ столько времени, что товары не только съ срочнымъ поѣздомъ, но даже чрезъ нѣсколько дней едва могутъ быть отправлены, а при большомъ наплывѣ грузовъ приходится ждать еще очереди. Затрудненіе это могло бы быть легко устранено, если бы управленіе желѣзной дороги, при застрахованіи грузовъ, руководствовалось принятыми во всѣхъ страховыхъ обществахъ правилами: принять и сдать грузъ въ томъ видѣ, въ какомъ находится, а въ случаѣ растраты отвѣчать по объявленной цѣнѣ.

3. Вѣсы на станціяхъ желѣзной дороги не только не вѣрны, но можно сказать, что и негодны къ употребленію. Невѣрность вѣсовъ обнаруживается большею частію при полученіи транзитныхъ товаровъ. Напримѣръ, въ Поти, при отправленіи транзитнаго товара, управленіе желѣзной дороги взыскиваетъ фрахтъ по разсчету 600 пудовъ; между тѣмъ этотъ товаръ, поступая прямо въ таможню, оказывается менѣе на 50 и еще болѣе пудовъ.

4. Имѣющіеся на здѣшней станціи двое вѣсовъ, независимо отъ невѣрности, далеко недостаточны. Грузоотправитель, какъ дѣловой человѣкъ, во избѣжаніе ожиданія очереди и траты времени, доставляетъ на станцію свои вѣсы, противъ вѣрности которыхъ хотя управленіе желѣзной дороги не возражаетъ, на за всѣмъ тѣмъ не допускаетъ къ употребленію.

5. Доставка грузовъ въ Поти и обратно въ Тифлисъ совершается весьма медленно, что отчасти происходитъ и отъ неимѣнія въ достаточномъ количествѣ вагоновъ, вслѣдствіе чего товары подвер-

гаются порчѣ, и, кромѣ того, отъ несвоевременнаго полученія товаровъ купцы терпятъ убытки по случаю возвышенія или пониженія цѣнъ на товары.

6. За недостаткомъ крытыхъ вагоновъ, управленіе желѣзной дороги предлагаетъ отправлять грузы на открытыхъ вагонахъ, отбирая предварительно подписку въ неимѣніи претензіи въ случаяхъ порчи или пропажи грузовъ, въ противномъ случаѣ, отказывается отъ принятія грузовъ. Купцы вынужденно и по крайней необходимости соглашаются принимать такое предложеніе, рискуя лишиться товаровъ. Былъ такой случай, что на открытомъ вагонѣ отправили сахаръ въ бочкахъ, но здѣсь при сдачѣ бочки остались пустыми.

7. При отправленіи транзитнаго товара изъ Поти, управленіе желѣзной дороги взыскиваетъ за нагрузку и *разгрузку* товаровъ. Между тѣмъ этотъ товаръ прямо поступаетъ въ таможню, гдѣ и производится разгрузка рабочими таможни на счетъ грузоотправителей. Такимъ образомъ, управленіе желѣзной дороги, взыскивая за *разгрузку*, въ дѣйствительности разгрузки не производитъ, за что съ купцовъ взыскивается вдвойнѣ, разъ въ Поти, другой разъ въ таможнѣ.

8. Помѣщенія для склада товаровъ на станціяхъ тифлисской и потійской недостаточны. Часто товары оставляются подъ открытымъ небомъ, а хозяева ихъ вынуждены бываютъ для покрытія и храненія посылать брезенты и караульныхъ.

9. При отправленіи изъ Поти въ Тифлисъ транзитнаго товара, за перевозку деньги уплачивали здѣсь по полученіи товара. Между тѣмъ этотъ порядокъ нынѣ измѣненъ, и деньги требуютъ впередъ въ Поти, предъ отправленіемъ товаровъ. Такъ какъ этотъ порядокъ стѣснителенъ для купцовъ и задерживаетъ высылку товаровъ до полученія извѣстія о прибытіи товаровъ въ Поти и до перевода денегъ, что сопряжено и съ непроизводительными расходами, то было бы желательно оставленіе прежняго порядка, обязать при томъ товароотправителей вносить деньги въ теченіи 15 дней со дня полученія здѣсь товаровъ.

10. Тарифъ слишкомъ высокій противъ тарифа главнаго общества желѣзныхъ дорогъ.

11. Въ видахъ взысканія тарифа въ высшемъ размѣрѣ, товары

неправильно распредѣляются или перечисляются по классамъ; напримѣръ: *наплывъ* на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ считается товаромъ 3-го и очень рѣдко 2-го класса, а здѣсь считаютъ его въ 1-мъ классѣ и за него взыскиваютъ тарифъ какъ за товаръ 1-го класса, т. е. шелкъ и т. п.

12. О прибытіи товаровъ извѣщаютъ поздно, а когда, по полученіи объявленія, сейчасъ же являются за принятіемъ товаровъ, то управленіе желѣзной дороги требуетъ еще и за полежалое.

13. Въ случаѣ недоборовъ управленіе здѣсь же взыскиваетъ недополученную сумму при отпускѣ товаровъ, а въ случаѣ переборовъ предоставляетъ искать особо. Желательно, чтобы кассиру было предоставлено разсчеты о недоборахъ и переборахъ оканчивать здѣсь при отпускѣ товаровъ.

14. Пассажирскіе вагоны отличаются своею нечистотою.

Представляя настоящія заявленія на усмотрѣніе подкоммиссіи, я считаю долгомъ, съ своей стороны, добавить, что тарифъ вообще, даже на предметы первой необходимости, крайне высокъ. Таковымъ нельзя не признать тарифа на хлѣбъ въ зернѣ и мукѣ, достигающаго до $^1/_{24}$ съ пуда и версты. Кромѣ того, управленіе желѣзной дороги отнеслось весьма несочувственно къ нуждамъ города и ходатайству его объ уменьшеніи тарифа на дрова при крайнемъ вздорожаніи ихъ во время послѣдней компаніи. Напротивъ того, управленіе даже возвысило въ это время тарифъ на дрова почти на 45%, задержавъ такимъ образомъ почти окончательно доставку дровъ въ Тифлисъ.

Городской голова А. Матиновъ.

№ 85.

Гласнаго тифлисской городской думы и помѣщика шаропанскаго уѣзда, кутаисской губерніи, статскаго совѣтника Гавріила Степановича Хатисова.

Занимаясь въ послѣдніе два года поставкою дровъ на поти-тифлискую желѣзную дорогу и перевозкою дровъ съ бежантубан-

ской станціи въ Тифлисъ для продажи, я долгомъ для себя считаю представить подкоммиссіи нѣкоторыя замѣчанія мои противъ существующаго порядка относительно вообще перевозки этою дорогою дровъ, а также въ отношеніи нѣкоторыхъ неудобствъ, существующихъ на станціи „Бежантубань" и на сосѣднихъ съ нею станціяхъ.

I. Существующій тарифъ на перевозку дровъ на нашей желѣзной дорогѣ сдишкомъ высокій. Въ прошломъ году онъ былъ для разстояній болѣе 100 верстъ по 15 коп. съ вагона и версты, а съ августа мѣсяца прошлаго года по настоящее время онъ установленъ въ 21 копѣйку. Такимъ образомъ, перевозка дровъ со станціи Бежантубань до Тифлиса (на разстояніи 131 версты) обходится по возвышенному тарифу въ 27 руб. 51 коп. съ вагона, а по прошлогоднему тарифу перевозка обходилась въ 19 руб. 65 коп., т. е. теперь на 7 руб. 86 коп. дороже. Полагая, что въ одномъ вагонѣ должно помѣститься 2 куб. саж. дровъ, перевозка кубической сажени дровъ обходится теперь вмѣсто 9 руб. 83 коп. — въ 13 руб. 76 коп., т. е. почти на 4 руб. (собственно 3 руб. 93 коп.) дороже противъ прошлогодняго. Чрезъ это лѣсопромышленники принуждены продавать дрова въ Тифлисѣ на 4 руб. дороже противъ прошлогодняго. Такъ какъ вслѣдствіе устройства поти-тифлисской желѣзной дороги почтовое сообщеніе по направленію отъ Поти до Тифлиса совершенно прекратилось, а вслѣдствіе этого самая дорога оставлена безъ вниманія, а потому колесное сообщеніе сдѣлалось весьма затруднительнымъ, то единственнымъ удобнымъ путемъ сообщенія является желѣзная дорога. Съ другой стороны, лѣса кругомъ Тифлиса съ каждымъ годомъ удаляются отъ него все болѣе и болѣе, и въ настоящее время является необходимость возить дрова съ дальнихъ мѣстъ и главнымъ образомъ по желѣзной дорогѣ, поэтому послѣдствія возвышенія тарифа на перевозку дровъ ложатся тяжелымъ бременемъ на потребителей— жителей города Тифлиса, и желѣзная дорога въ этомъ отношеніи не проявляетъ на населеніе его того благодѣтельнаго вліянія, котораго столица Кавказа имѣетъ право ожидать отъ нея.

Такъ какъ дрова составляютъ одну изъ самыхъ важныхъ и дорогихъ потребностей населенія Тифлиса, то управленіе желѣзной дороги должно обратить на эту статью особенное вниманіе и всячески стараться всѣми мѣрами облегчать лѣсопромышленникамъ перевозку дровъ въ Тифлисъ и не только не возвышать тарифа на перевозку ихъ до максимума, какъ оно это сдѣлало, а, напротивъ, понижать его насколько это возможно и не будетъ убыточно для самой желѣзной дороги, и отдѣлить на тифлисской станціи, ближе къ городу, для склада дровъ особое мѣсто гораздо большаго пространства, чѣмъ оно теперь въ себѣ заключаетъ, и до конца этого мѣста повести особый запасный путь въ родѣ того, какъ устроенъ путь для складочной таможни.

При такихъ удобствахъ и при дешевизнѣ перевозки большая часть изъ тѣхъ 20,000 куб. саж. дровъ, которыя, по меньшей мѣрѣ, потребны ежегодно для Тифлиса, перевезется по желѣзной дорогѣ, которая, съ своей стороны, будетъ имѣть отъ этого весьма значительный заработокъ, а населеніе Тифлиса дешевыя дрова. *)

II. Слѣдуетъ одинъ разъ на всегда установить размѣръ нагрузки вагоновъ дровами, т. е. опредѣлить высоту, на которую слѣдуетъ ими грузить вагоны, отчего будетъ зависѣть самое количество помѣщаемыхъ въ вагонѣ дровъ и вслѣдствіе этого и стоимость ихъ въ Тифлисѣ.

Вышина нагрузки дровъ, безъ различія породъ деревъ и размѣровъ дровъ, опредѣлена была прежде въ $2^3/_4$ аршина отъ пола вагона; затѣмъ, въ концѣ прошлаго года, по предложенію настоящаго начальника тяги, установлены были другіе размѣры, причемъ приняты были во вниманіе не породы деревъ, т. е. относительный вѣсъ ихъ, а только длина полѣньевъ, а именно: для саженныхъ дровъ оставили туже вышину, т. е. $2^3/_4$ арш., а затѣмъ понизили до $2^1/_2$ арш., а для полѣнныхъ 12-ти и 16-ти вершковыхъ опредѣлили вышину въ 2 арш. 4 верш., а затѣмъ 2 арш. 2 верш. Вслѣдствіе этого въ вагонахъ помѣщалось и больше 2 куб. саж., и 2 куб. сажени, и $1^3/_4$ куб. саж. дровъ, и меньше этого. Подобная разница въ количествѣ дровъ, допускаемая при нагрузкѣ безъ раціональнаго основанія, порождаетъ только произволъ и, служа въ пользу одного, отзывается вредно для другаго отправителя дровъ.

*) Мною дана подписка тифлисской городской управѣ въ томъ, что дрова мои будутъ продаваться въ городѣ настолько дешевле, насколько удешевится перевозка ихъ по желѣзной дорогѣ. Подобныя подписки дали и другіе продавцы дровъ.

Нѣтъ сомнѣнія, что основаніемъ опредѣленія вышины груженныхъ дровъ долженъ служить вѣсъ ихъ. А такъ какъ грузъ вагона не долженъ превышать 600 пудовъ, то, принявъ въ соображеніе относительный вѣсъ грузимыхъ дровъ, слѣдуетъ установить соотвѣтствующую имъ вышину. Нѣтъ сомнѣнія, что въ вагонѣ должно помѣщаться не меньше 2 куб. саж. дровъ, такъ какъ извѣстно, что вѣсъ кубической сажени буковыхъ и грабовыхъ сухихъ дровъ никогда не превышаетъ 300 пудовъ, какъ это было доказано опытомъ и на ріонской станціи въ прошломъ году. При существующемъ порядкѣ, когда не позволяютъ грузить вагонъ выше 2 арш. 2 верш., въ вагонѣ помѣщается только $1^3/_4$ саж. дровъ. Поэтому, при дорогомъ тарифѣ изъ Бежантубани въ Тифлисъ, куб. саж. обходится уже не 13 руб. 76 коп. (если бы въ вагонѣ помѣщались 2 куб. саж.), а 15 руб. 72 коп., т. е. почти на 3 руб. дороже еще противъ прошлогодняго. Поэтому если не установится точный размѣръ для нагрузки дровъ, конечно по производствѣ надлежащихъ опытовъ и взвѣшиваній дровъ въ присутствіи лѣсопромышленниковъ, техниковъ и цѣлой компаніи, то отправители дровъ будутъ находиться постоянно въ зависимости отъ произвола начальника тяги, который изъ какихъ-либо побочныхъ видовъ (быть можетъ у него вагоны пришли въ ветхость и потому не выдерживаютъ законной тяжести) можетъ мѣнять размѣры нагрузки и тѣмъ причинять отправителямъ грузовъ стѣсненіе и убытки, которые, въ концѣ концовъ, должны будутъ, быть можетъ, ложиться опять на покупщиковъ дровъ. Такъ какъ вагонные вѣсы находятся только на михайловской станціи, и въ случаѣ необходимости и возникновенія недоразумѣній весьма затруднительно и обременительно для отправителей дровъ съ другихъ станцій взвѣшивать дрова на самыхъ станціяхъ отправленія, на станціонныхъ вѣсахъ, и такъ какъ подобное взвѣшиваніе потребуетъ много времени и издержекъ, то, конечно, эти расходы не должны нести сами лѣсоотправители.

III. Для перевозки частныхъ дровъ, въ особенности пиленыхъ, управленіе желѣзной дороги должно имѣть въ достаточномъ количествѣ приспособленные къ тому вагоны, а именно открытые вагоны съ боковыми подпорками, тогда какъ теперь открытые вагоны безъ подпорокъ грузятся дровами иногда небрежно, отчего нѣкоторыя полѣнья въ дорогѣ могутъ спадать и быть причиною, быть можетъ, и несчастныхъ случаевъ, или же, за неимѣніемъ вагоновъ съ подпорками, перевозить дрова въ закрытыхъ вагонахъ.

Перевозка дровъ въ закрытыхъ вагонахъ представляетъ, кромѣ этого, еще другія удобства: во-первыхъ, въ нихъ дрова не могутъ загорѣться отъ выбрасываемыхъ изъ машинной трубы искръ, а во-вторыхъ—дрова будудъ доставляемы на мѣсто назначенія въ цѣлости, чего, къ сожалѣнію, не бываетъ въ настоящее время, что я испытывалъ самъ надъ своими дровами: рѣдко когда груженные пилеными дровами моими вагоны, въ особенности зимою, прибывали въ Тифлисъ безъ того, чтобы не доставало въ нихъ дровъ, что также составляетъ не малый разсчетъ. Какимъ образомъ и гдѣ пропадаютъ эти дрова, трудно указать, но фактъ существуетъ. Единственная мѣра, которую я принялъ, хотя для ослабленія подобной пропажи, заключаются въ томъ, что при нагрузкѣ вагоновъ пилеными дровами верхняя поверхность ихъ обрызгивается, во избѣжаніе поддѣлки, весьма дорогою краскою.

IV. Бежантубанская станція, имѣя важное значеніе въ томъ отношеніи, что она составляетъ западную оконечность перевальнаго (черезъ гору Сурамскую) движенія, обусловленнаго особыми техническими условіями, представляетъ важность еще въ томъ отношеніи, что она находится почти въ центрѣ самыхъ лѣсистыхъ мѣстностей, гдѣ лѣса, лучшіе по своему качеству, примыкаютъ весьма близко къ желѣзной дорогѣ. А такъ какъ лѣсныя дачи эти представляютъ собою гористую мѣстность съ крутыми откосами и заключаютъ въ себѣ весьма мало мѣстъ для полевыхъ посѣвовъ, то владѣльцы этихъ лѣсовъ могутъ разсчитывать на извлеченіе выгодъ изъ своихъ имѣній только посредствомъ эксплоатаціи лѣса.

При такихъ особенностяхъ мѣстности слѣдовало полагать, что Бежантубанская станція должна бы предоставить мѣстнымъ помѣщикамъ и лѣсохозяевамъ всѣ приспособленія, какія необходимы для удобнаго и безпрепятственнаго пріема и отправленія мѣстныхъ лѣсныхъ произведеній и пока преимущественно дровъ.

Между тѣмъ на самомъ дѣлѣ оказывается противоположное: на этой станціи, при тѣснотѣ ея, можно подъѣхать къ линіи желѣзной дороги, и то къ главному пути, только съ одной стороны, и то на площадку, на которой складываются общественныя дрова. Запасные

пути лежатъ всѣ на противоположной сторонѣ, т. е. со стороны рѣчки, и одинъ запасный путь положенъ выше станціоннаго дома и буфета, у подошвы скалы подъ шоссейною дорогою, и ни къ одному изъ этихъ запасныхъ путей нѣтъ проѣзда.

Слѣдствіемъ этого являются тѣ неудобства, что: а) или нужно подвозить слѣдуемыя къ дальнѣйшей отправкѣ дрова на означенную площадку, и то когда она на весьма короткое время можетъ быть отчасти очищена отъ общественныхъ дровъ, и нагружать вагоны на главномъ пути, что сопряжено съ большими неудобствами и расходами, такъ какъ, по случаю постояннаго прихода и ухода поѣздовъ на этой станціи, главный путь долженъ быть каждый разъ свободенъ, почему нагружаемые вагоны руками рабочихъ должны быть безпрестанно передвигаемы съ главнаго пути на вторые и третьи пути; б) или же нужно дрова сбрасывать съ шоссейной дороги внизъ на продолговатую полосу земли, занятую также общественными дровами (выше буфета) къ запасному пути. Но этотъ второй способъ представляетъ также весьма много неудобствъ и лишнихъ расходовъ, не говоря о томъ, что такимъ образомъ можно еще кое-какъ обращаться съ дровами, но какъ поступить съ другаго рода лѣсными матеріалами? Въ виду этихъ неудобствъ и того обстоятельства, что на этой станціи не отдѣлены особыя мѣста для склада частныхъ дровъ, которыя составляютъ самый главный, если не сказать единственный, предметъ вывоза изъ этой станціи, *) мѣстные владѣльцы лѣсовъ лишены возможности извлекать выгоды изъ своего имѣнія, и желѣзная дорога не даетъ намъ, мѣстнымъ землевладѣльцамъ, чувствовать то благодѣтельное вліяніе, какое слѣдуетъ отъ нея ожидать. Поэтому необходимо, чтобы на этой станціи отдѣлены были на достаточномъ пространствѣ мѣста для склада частныхъ дровъ, съ тѣмъ, чтобы предоставлена была и возможность свободно подвозить къ нимъ дрова и другіе лѣсные матеріалы, и чтобы мѣста эти прилегали къ запаснымъ путямъ, или же чтобы были устроены новые запасные пути на этой сторонѣ, гдѣ имѣется свободный доступъ къ линіи желѣзной дороги.

*) Въ настоящее время отдѣлено для склада частныхъ дровъ весьма незначительное пространство, всего какихъ нибудь 20 кв. саж. подъ скалою.

Тоже самое слѣдуетъ относить и къ полустанціямъ Пони и Марелисъ.

V. Необходимо, чтобы, для предоставленія мѣстному населенію удобно сбывать свои лѣсныя и сельскохозяйственныя произведенія, былъ установленъ пріемъ частныхъ грузовъ на полустанціяхъ Пони и Марелисъ и другихъ со взысканіемъ платы, слѣдуемой съ той самой полустанціи, а не съ предъидущей станціи, какъ это до сихъ поръ практикуется въ отношеніи пассажирскихъ билетовъ, а также въ исключительныхъ случаяхъ для грузовъ.

Въ заключеніе я не лишнимъ нахожу добавить, что край нашъ при многихъ условіяхъ, затрудняющихъ развитіе его промышленности и сельскаго хозяйства, полагаетъ большую надежду на единственную нашу желѣзную дорогу, и потому она должна стараться всѣми мѣрами, по крайней мѣрѣ въ той части Закавказья, по которой она пролегаетъ, способствовать къ развитію и поднятію благосостоянія населенія, и тогда только задача желѣзной дороги будетъ вполнѣ выполнена.—Г. Тифлисъ, 12 октября 1879 года.

№ 86.

Потомственнаго почетнаго гражданина Семена Ивановича Карабегова.

Имѣю честь покорнѣйше просить городскую управу сообщить подкоммиссіи для осмотра поти-тифлисской желѣзной дороги о слѣдующихъ злоупотребленіяхъ, безпрестанно допускаемыхъ въ поѣздахъ:

1. Вагоны, даже 1-го класса, содержатся въ высшей степени нечисто; постилки на полу въ вагонахъ 1-го и 2-го классовъ пропитаны такимъ густымъ слоемъ пыли, что невозможно различать, изъ чего онѣ сдѣланы. Сидѣнья и спинки выгоновъ 1-го класса также запылены съ самой первой станціи, а обивка сидѣній вагоновъ 2-го класса, кромѣ пыли, пропитана еще большею частью жирными вонючими пятнами.

2. Въ вагонахъ даже 1-го класса допускаются большія дворовыя и охотничьи собаки, которыя преспокойно располагаются на си-

дѣнья пассажировъ. Это безобразіе особенно допускается въ ночныхъ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ безъ всякаго запрещенія со стороны кондукторовъ и контролеровъ, несмотря на заявленія пассажировъ.

3. Весьма часто билетовъ продается несравненно больше, чѣмъ имѣется мѣстъ въ вагонахъ, вслѣдствіе чего не только пассажиры 2-го класса перепихиваются въ 1-й, но даже самые грязные пассажиры 3-го класса, съ дозволенія кондукторовъ, размѣщаются во 2-мъ и 1-мъ классахъ. Отсюда и происхожденіе грязныхъ и вонючихъ пятенъ на сидѣньяхъ вагоновъ 1-го и 2-го классовъ. Случается очень часто и такъ, какъ было не далѣе какъ третьяго дня и какъ безпрестанно повторяется безъ всякой церемоніи желѣзнодорожнымъ начальствомъ, что отъ чрезмѣрнаго накопленія пассажировъ во всѣхъ вагонахъ даже пассажиру въ вагонѣ 1-го класса приходится таскаться всю дорогу на платформѣ или ступенькахъ вагоновъ за неимѣніемъ мѣстъ въ самыхъ вагонахъ. Для устраненія этихъ нескончаемыхъ безобразій слѣдуетъ завести для каждаго разряда вагоновъ и во всѣхъ поѣздахъ, а также на станціяхъ жалобныя книги со всѣми приспособленіями; въ настоящее время жалобныя книги на станціяхъ не всегда доступны и не всегда безнаказанно можно потребовать у начальника станціи предъявленія этой книги, не говоря про то, что кратковременныя остановки не всегда дадутъ возможность заносить жалобу въ станціонной книгѣ, а потому книги эти должны быть введены на станціяхъ особо и въ поѣздахъ особо, отдѣльно для каждаго разряда классовъ, въ особыхъ ящикахъ съ крупною надписью: „книги для записки жалобъ проѣзжающихъ". Эти жалобы должны быть разбираемы желѣзнодорожнымъ начальствомъ непремѣнно въ теченіе мѣсяца и обязательно должны быть печатаемы съ сущностью послѣдовавшихъ по жалобамъ постановленій въ одномъ изъ мѣстныхъ изданій; также должно быть опубликовано желѣзнодорожнымъ начальствомъ, если не было въ теченіе какого либо мѣсяца никакихъ жалобъ. Только путемъ подобной гласности можно ожидать искорененія вышеозначенныхъ и многихъ другихъ злоупотребленій желѣзнодорожныхъ начальствъ.—Г. Тифлисъ, 9 октября 1878 года.

№ 87.

Уполномоченныхъ жителей селеній Свири, Родинаули, Обча и Цхентаро, кутаисскаго уѣзда, въ количествѣ болѣе 2,000 дымовъ, князей, дворянъ и крестьянъ: предводителя дворянства кутаисскаго уѣзда маіора князя Амнастана Нижарадзе, прапорщика князя Давида Абашидзе, прапорщика Кайхосра Джапаридзе, старшины свирскаго общества Маглакелидзе и крестьянина Сисона Маглакелидзе.

Чрезъ земли вышеозначенныхъ четырехъ деревень пролегаетъ рельсовый путь поти-тифлисской желѣзной дороги. Хотя по этому пути и имѣются станціи „Ріонъ" и „Квирилы" и полустанція „Аджаметъ", устроенная отъ станціи Ріонъ на 7 верстѣ, въ мѣстности никѣмъ не населенной, но какъ станціи, такъ и полустанціи, одинаково далеко отстоятъ отъ сказанныхъ селеній, вслѣдствіе чего желѣзная дорога жителямъ этихъ селеній никакого удобства сообщенія не представляетъ; между тѣмъ какъ устройство полустанціи около лѣваго берега рѣки Квирилы, на 12-й верстѣ отъ станціи „Квирилы", въ центрѣ четырехъ селеній, доставило бы жителямъ ихъ большое удобство сообщенія, и общество дороги можетъ имѣть огромную выгоду какъ отъ множества пассажировъ, такъ и отъ отправки грузовъ, такъ какъ селенія эти самыя населенныя, производительныя и богатыя, снабжаютъ большею частію города Кутаисъ, Поти и другія мѣста виномъ, хлѣбомъ и другими необходимыми потребностями жизни.

Нынѣ, вслѣдствіе объясненнаго неудобства, приходится вывозить грузъ на вьючныхъ лошадяхъ и ѣздить верхомъ или отправляться пѣшкомъ въ необходимыя мѣста, такъ какъ станціи „Ріонъ" и „Квирилы" и полустанція „Аджаметъ" устроены отъ сказанныхъ селеній на разстояніи 15, 18 и болѣе верстъ, испрашиваемая же полустанція будетъ въ центрѣ четырехъ селеній на разстояніи 1, 2 и не болѣе 3-хъ верстъ.

Описанное обстоятельство вызвало жителей сказанныхъ четырехъ деревень уполномочить насъ покорнѣйше просить ваше сіятельство исходатайствовать у кого слѣдуетъ устройство полустанціи на лѣ-

вомъ берегу рѣки Квирилы, въ имѣніи князей Абашидзе, которые готовы уступить безвозмездно нужное количество земли подъ испрашиваемую полустанцію.

№ 88.

Кутаисскаго городскаго головы.

Кутаисскій городской голова уполномоченъ передать подкоммиссіи о слѣдующихъ безпорядкахъ и недостаткахъ поти-тифлисской желѣзной дороги, испытываемыхъ всѣми вообще и товарохозяевами въ особенности:

1. Частыя кражи съ видимыми взломами хранилищъ, которыя подлежатъ пріему въ видѣ не поврежденномъ.

2. Задержаніе въ теченіи нѣсколькихъ мѣсяцевъ товаровъ, часть которыхъ похищена, вслѣдствіе чего товарохозяева перестаютъ даже заявлять о кражахъ.

3. Недопущеніе при нагрузкѣ или разгрузкѣ товаровъ людей товарохозяевъ, вслѣдствіе чего послѣдніе вынуждены обращаться къ людямъ общества и платить имъ непомѣрную плату.

4. Нагрузка и разгрузка людьми общества безъ всякой предосторожности, влекущія за собою ломку и поврежденія.

5. Медленность въ пріемѣ и сдачѣ товаровъ, вопреки правиламъ же общества, причиняющая въ нѣкоторыхъ случаяхъ большіе убытки.

6. Произволъ со стороны вѣсовщика какъ по взвѣшиванію товаровъ, такъ и по пріему ихъ для этой цѣли.

7. Недозволеніе товарохозяевамъ имѣть при открытыхъ вагонахъ своихъ людей, имѣющее послѣдствіемъ кражи и траты, невозможныя къ обнаруженію, въ особенности при перевозкѣ не взвѣшенныхъ предварительно сыпучихъ тѣлъ, напримѣръ поваренной соли.

8. Безразличіе въ количествѣ вознагражденія за утраченное, къ какому бы разряду, по принятой классификаціи, товары ни принадлежали.

9. Секвестрованіе товара до платы по тарифу, если уплачено

меньше слѣдуемаго, и направленіе между тѣмъ товарохозяина, когда съ него взыскано, очевидно, больше и взыскано лицомъ, у котораго тарифъ постоянно долженъ быть на виду,—въ управленіе дороги, вмѣсто немедленнаго возвращенія переплаты.

10. Невниманіе къ многократнымъ жалобамъ на служащихъ въ обществѣ и невозможность добыть весьма часто жалобную книгу.

Желаемыя улучшенія въ устройствѣ движенія и вагоновъ:

1. Установленіе обратныхъ пассажирскихъ билетовъ по примѣру, существующему въ Россіи.

2. Отопленіе зимою вагоновъ при сквозныхъ сообщеніяхъ и неимѣющихъ двойныхъ рамъ.

3. Установленіе прибытія пассажирскаго поѣзда въ Кутаисъ по утрамъ, что дастъ возможность, вмѣсто 2-хъ сутокъ, которые тратитъ пассажиръ вслѣдствіе несвоевременнаго прибытія въ городъ, кончить дѣло и возвратиться въ теченіи однихъ сутокъ.

4. Устройство платформъ и пріемъ пассажировъ въ многолюдныхъ селахъ, по примѣру селенія Верхнихъ Авчаръ, тифлисской губерніи.

5. Устройство предохранительныхъ отъ огня колпаковъ, могущее предотвратить пожары какъ въ городскомъ лѣсу, черезъ который вѣтвь проходитъ, такъ и въ посѣвахъ на пути движенія.

Городской голова Асотіани.

Кутаисъ, 21 октября 1879 года.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Заявленія и ходатайства, представленныя подкомиссіи.

I. По московско-рязанской желѣзной дорогѣ.

Стр.

1. Бронницкой уѣздной земской управы 5
2. Отправителей со станціи Хорлово московско-рязанской желѣзной дороги. 6
3. Егорьевскаго городскаго головы. 7
4. Егорьевскаго городскаго общества 13
5. Торговцевъ хлѣбнымъ и другими товарами въ городѣ Коломнѣ . 15
6. Зарайской уѣздной земской управы 20
7. Зарайской городской управы. 24
8. Предсѣдателя съѣзда мировыхъ судей 27
9. Зарайскаго купеческаго сына Сергѣя Петровича Соловьева . . 28

II. По рязанско-козловской желѣзной дорогѣ.

10. Почетнаго гражданина города Рязани, Гавріила Аѳанасьевича Мыльникова. 29
11. Ряжской коммиссіи, учрежденной городскою думою по желѣзнодорожному дѣлу 31
12. Ряжскаго 2-й гильдіи купца Ивана Семеновича Сорокина и купеческаго сына Петра Алексѣевича Сорокина 35
13. Члена учрежденной ряжскою городскою думою коммиссіи по желѣзнодорожному дѣлу, гласнаго Ивана Аѳанасьевича Попова . —
14. Свѣдѣнія, собранныя раненбургскою земскою управою отъ товароотправителей, проживающихъ въ г. Раненбургѣ и при станціи „Раненбургъ“, о неудобствахъ, какія встрѣчались при отправленіи товаровъ по рязанско-козловской желѣзной дорогѣ и при полученіи оныхъ 39
15. Торговцевъ раненбургской станціи и мѣстныхъ землевладѣльцевъ. 47
16. Грузоотправителей и землевладѣльцевъ козловскаго уѣзда . . . 52
17. Козловской уѣздной земской управы, тамбовской губерніи . . . 56
18. Козловской городской управы 59

III. По козлово-тамбовской и тамбово-саратовской желѣзнымъ дорогамъ.

Стр.
19. Предсѣдателя тамбовской губернской земской управы 61
20. Тамбовскаго купца Слетова 63
21. Тамбовскаго землевладѣльца Пнтра Алексѣевича Никитина. . . 67
22. Коммиссіонера конторы транспортированія кладей Э. Попова . 68
23. Винокуреннаго заводчика А. Н. Чичерина 70
24. Торговыхъ депутатовъ гоорода Кирсанова 73
25. Товароотправителя станціи „Ртищево“ Д. Мартынова 77
26. Ефремовскаго предводителя дворянства Ѳ. А. Свѣчина 78
27. Отъ грузоотправителей города Аткарска по тамбово-саратовской желѣзной дорогѣ. 82
28. Отъ товароотправителей города Саратова 83
29. Гражданъ и промышленниковъ города Саратова 85
30. Директора правленія земской тамбово-саратовской желѣзной дороги В. Н. Штрика. 86
31. Саратовской губернской земской управы 122
32. Копія отношенія саратовскаго городскаго головы къ начальнику саратовской губерніи, отъ 10 іюня 1878 г. № 3036 130

IV. По ряжско-моршанской желѣзной дорогѣ.

33. Товароотправителей с. Большаго-Ухолова, рязанской губерніи . 137
34. Землевладѣльца сапожковскаго уѣзда, рязанской губерніи, Митрофана Ниловича Ремезова 138
35. Товароотправителей и жителей г. Моршанска 142
36. Товарополучателя Дмитрія Михайловича Сазанова 145

V. По моршанско-сызранской желѣзной дорогѣ.

37. Товароотправителей села Каменки, близъ воейковской станціи моршанско-сызранской желѣзной дороги 148
38. Пензенской городской управы 150
39. Грузоотправителей и товарополучателей г. Пензы 156
40. Пензенскаго купца В. А. Вяровильскаго 157
41. Землевладѣльца пензенской губ. Василія Васильевича Сабурова. 159
42. Наровчатскаго, пензенской губерніи, 2-й гильдіи купца Маркела Тимоѳеевича Лебедева. 161
43. Лѣсопромышленника, пензенскаго 2-й гильдіи купца, Андрея Ѳеровича Карпова 163
44. Содержателя буфета на станціи „Пенза“, пензенскаго купца Константина Матвѣевича Подгайнаго . . . . . —
45. Помѣщика и заводчика кузнецкаго уѣзда, саратовской губерніи, Флегонта Сергѣевича Иконникова 165

Стр.
46. Суконнаго фабриканта, потомственнаго почетнаго гражданина Яхъ Абдулъ-Насырова Дебердѣева. 167
47. Сызранскаго купца Семена Васильева Шамбарова 161
48. Сызранскаго уѣзднаго предводителя дворянства 179
49. Сызранскаго мѣщанина Павла Иванова Корюкина 174

VI. По оренбургской желѣзной дорогѣ.

50. Коммиссіи отъ самарской городской думы 177
51. Товароотправителей города Самары 185
52. Предсѣдателя бузулукской земской управы. 191
53. Уполномоченнаго торговаго дома Ванюшиныхъ и отправителей города Илека, Николая Ѳедоровича Добротворскаго 192
54. Отъ хлѣбныхъ торговцевъ г. Оренбурга 193

VII. По козлово-воронежск.-ростовск. желѣзн. дорогѣ.

55. Почетнаго гражданина и моршанскаго первой гильдіи купца Емельяна Захаровича Платицына. 195
56. Довѣреннаго усманскаго купца Ивана Васильева Попова, Дмитрія Иванова Константинова 201
57. Отъ воронежскихъ товароотправителей 205
58. Отъ гражданъ города Воронежа 211
59. Воронежскаго купца Михаила Антоновича Воищева 216
60. Нижне-Кисляйской конторы князя Александра Илларіоновича Васильчикова (ст. Шестаково, воронежск. губ.). 217
61. Упр.авляющаго имѣніями и заводами тайнаго совѣтника графа Ивана Александровича Апраксина, инженеръ-технолога Эдуарда Ивановича Герке 219
62. Острогожскихъ купцовъ, табачныхъ фабрикантовъ Петра Алексѣевича Жалина, Павла Ивановича Плахтюрина и Василія Алексѣевича Поздоровкина 221
63. Товароотправителей по линіи козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, живущихъ въ слободѣ Марковкѣ, старобѣльскаго уѣзда 223
64. Письмо предсѣдателю подкоммиссіи В. Скарятина 226
65. Выборнаго отъ донскихъ углепромышленниковъ. 228
66. Управляющаго антрацитнымъ рудникомъ русскаго общества пароходства и торговли. 241
67. Отъ углепромышленниковъ г. Ростова-на Дону 258
68. Директора раменской фабрики, инженеръ-технолога Ѳедора Михайловича Дмитріева 262
69. Ростовскаго-на-Дону городскаго головы 266
70. Отъ ростовскихъ-на-Дону товароотправителей и получателей . . 268

Стр.

71. Торговцевъ хлѣбными и маслиничными продуктами, отправителей и получателей товаровъ по козлово-воронежско-ростовской желѣзной дорогѣ 273

VIII. По ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ.

72. Товароотправителей города Ростова-на-Дону 281
73. Товароотправителей и грузополучателей по ростово-владикавказской желѣзной дорогѣ 288
74. Товарополучателя Василія Максимова Артамонова 294
75. Записка о необходимости увеличить подвижной составъ и товарныя платформы ростово-владикавказской желѣзной дороги . 297
76. Отправителей хлѣбныхъ грузовъ на станціи „Малороссійской“ ростово-владикавказской желѣзной дороги. 305
77. Хлѣбопромышленниковъ на станціи „Армавиръ“ ростово-владикавказской желѣзной дороги 307
78 Письмо доктора Семена Алексѣевича Смирнова 308
79. Записка доктора А. А. Витмана 317
80. Записка о нуждахъ города Пятигорска и четырехъ группъ кавказскихъ минеральныхъ водъ горнаго инженера А. Конради . 324
81. Отъ георгіевскихъ товароотправителей и получателей 332
82. Управляющаго транспортной конторой владикавказскаго купца Андрея Егикова, душетскаго 2-й гильдіи купеческаго сына Богдана Іосифовича Казарова 334
83. Отъ инженеръ-статскаго совѣтника М. А. Данилова, которому высочайше разрѣшено производство изысканій ирригаціонно-судоходныхъ каналовъ между морями Каспійскимъ, Азовскимъ и Чернымъ 336

IX. По поти-тифлисской желѣзной дорогѣ.

84. Тифлисскаго городскаго головы 342
85. Гласнаго тифлисской городской думы и помѣщика шаропанскаго уѣзда, кутаисской губерніи, статскаго совѣтника Гавріила Степановича Хатисова 345
86. Потомственнаго почетнаго гражданина Семена Ивановича Карабегова 351
87. Уполномоченныхъ жителей селеній Свири, Родинаули, Обча и Цхентаро, кутаисскаго уѣзда, въ количествѣ болѣе 2,000 дымовъ, князей, дворянъ и крестьянъ: предводителя дворянства кутаисскаго уѣзда маіора князя Амнастана Нижарадзе, прапорщика князя Давида Абашидзе, прапорщика Кайхосра Джапаридзе, старшины свирскаго общества Маглакелидзе и крестьянина Сисона Маглакелидзе. 353
88. Кутаисскаго городскаго головы. 354